

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR**  
**FACULTAD DE ECONOMÍA**

**Disertación de grado previa a la obtención del título de Economista  
con mención en Políticas Públicas**

***Impacto socioeconómico del proyecto tren Ecuador  
Estudio de caso: Comunidad San Bartolomé de Romerillos***

**Andrea Elizabeth Cadena Jaramillo**  
**aecadenaj@gmail.com**

**Directora: Eco. Grace Guerrero**  
**grace\_guerrero\_z@yahoo.es**

**Quito, Octubre del 2012**

## ***Resumen***

Esta disertación analizó el impacto socioeconómico de la reapertura del tren específicamente en la estación El Boliche, para la comunidad San Bartolomé de Romerillos, cantón Latacunga, provincia de Cotopaxi. Para el efecto, el instrumento de análisis utilizado mayoritariamente fue la encuesta realizada en la comunidad con los actores involucrados. Adicional a la encuesta, se contrastaron los datos con los obtenidos en el Censo de Población y Vivienda 2010 realizado por el INEC, de tal manera se complementaron mejor los resultados para su análisis global.

En el documento se hace una revisión histórica al ferrocarril desde sus inicios para entender el contexto en el cual se llevó a cabo su construcción, cuáles fueron sus efectos económicos y sociales para la época, por que llegó a su declive y cuál es la visión de la nueva Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador. Así también se hace una reflexión sobre la sostenibilidad financiera de la empresa.

Este análisis permitió entender cómo es que en la actualidad se quiere retomar la importancia del tren no únicamente como un medio de transporte sino como un servicio patrimonial turístico que dentro de sus objetivos estratégicos como empresa, entre otras cosas, busca lograr la dinamización de las economías locales.

Así, esta investigación arroja algunas ideas de los posibles efectos que trae consigo la reapertura del tren para las comunidades ubicadas alrededor de las estaciones, específicamente la comunidad San Bartolomé de Romerillos. La complementariedad de ingresos en el medio rural así como la importancia de factores sociales ligados al capital social fueron los principales impactos socioeconómicos identificados en la investigación. Se concluye finalmente con resultados que apuntan a los beneficios sociales y que permiten visualizar que estos son importantes en términos de bienestar al constituir la base para generar desarrollo local dentro del territorio rural.

***Palabras clave:*** El Boliche, Ferrocarril ecuatoriano, Impacto socioeconómico, San Bartolomé de Romerillos, San Juan de Pastocalle, Latacunga, Cotopaxi, Rentabilidad social, Desarrollo local, Territorio rural, Capital social, Complementariedad de ingresos.

## ***Dedicatoria***

*A mi madre, mi mejor ejemplo de lucha, perseverancia, respeto, amor y valentía.*

*A mi hermana, mi más grande amiga y compañera.*

# ***Impacto socioeconómico del proyecto tren Ecuador***

## ***Estudio de caso: Comunidad San Bartolomé de Romerillos***

<b>Introducción</b>	4
<b>Metodología del trabajo</b>	6
<b>Fundamentación teórica</b>	12
Intervención del Estado en la economía	12
El territorio rural	16
El capital social	22
Desarrollo Económico Local (DEL)	25
<b>Capítulo I: Proyecto Tren Ecuador</b>	34
Introducción	34
Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (FEEP)	34
Demanda de rutas y destinos del ferrocarril	44
Ferrocarril turístico patrimonial	46
Emprendimientos comunitarios Tren Ecuador	49
<b>Capítulo II: Comunidad San Bartolomé de Romerillos</b>	52
Introducción	52
Descripción y características de la comunidad	52
Análisis socioeconómico y demográfico de la comunidad	57
Ventajas comparativas de la comunidad	60
Identificación de los actores de la comunidad que intervienen en los emprendimientos	62
<b>Capítulo III: Impacto socioeconómico del proyecto Tren Ecuador en la comunidad San Bartolomé de Romerillos</b>	63
Introducción	63
PEA del entorno: Cantón Latacunga	63
Análisis de los datos obtenidos en la encuesta realizada	67
Resumen de los resultados	85
<b>Conclusiones</b>	89
<b>Recomendaciones</b>	95
<b>Referencias bibliográficas</b>	96
<b>Anexos</b>	101

## ***Introducción***

El 1 de abril de 2008, la Red Ferroviaria del Ecuador fue declarada bien perteneciente al patrimonio cultural ecuatoriano cuyo objeto es *“recuperar y poner en valor la red ferroviaria ecuatoriana para contribuir al desarrollo territorial y económico local, así como el fortalecimiento de la unidad e identidad nacional”* (Decreto ejecutivo N° 028,2009).

Se ha propuesto entonces, recuperar y restaurar el ferrocarril como uno de los principales patrimonios culturales del país, impulsar el desarrollo socioeconómico, incentivar la reactivación y el fortalecimiento de las actividades productivas, sociales y culturales de las comunidades asentadas a lo largo de la vía férrea, así como fomentar el turismo y la valoración histórico-patrimonial.

En el 2010 se ejecuta como proyecto prioritario la “Rehabilitación integral del sistema ferroviario ecuatoriano” en lo relativo a rehabilitación del tramo Quito-Durán, tramo Ibarra-Salinas, gestión del servicio ferroviario turístico y reestructuración de la Empresa Pública de Ferrocarriles del Ecuador. Siendo este último, entre otras cosas, la pauta para la creación de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (FEEP<sup>1</sup>) el 26 de abril del mismo año.

Adicional a esto, se crea la marca comercial o proyecto “tren Ecuador” la cual ofrece 8 rutas del tren, estas son: Machachi festivo (Quito-Machachi), Camino al Boliche (Quito-Boliche), Páramo Infinito (Machachi-Boliche-Machachi), Avenida de los Volcanes (Quito-Latacunga-Quito), Nariz del Diablo (Alausí-Sibambe-Alausí), Tren de la Libertad (Ibarra-Salinas-Ibarra), Sendero de Arrozales (Durán-Yaguachi-Durán), Baños del Inca (El Tambo-Coyocor-El Tambo). Es a través de estas rutas que se pone en marcha emprendimientos de carácter social en cada una de las estaciones. Dichos emprendimientos buscan principalmente reactivar las economías locales por donde el tren atraviesa y dinamizar así los ejes económicos bajo los que se desenvuelven las comunidades involucradas.

Sin lugar a duda, el ferrocarril ecuatoriano en sus respectivos trayectos atraviesa por una variedad de atractivos naturales y culturales de especial interés, tales como áreas naturales protegidas, volcanes, ríos y lagunas, ciudades patrimoniales, pueblos, zonas rurales y patrimonios inmateriales de alto valor. Lastimosamente a lo largo de los años, el ferrocarril no ha tenido un mantenimiento adecuado de sus instalaciones, equipos, máquinas e infraestructura, razón por la que han caído en decadencia y obviamente las ciudades, pequeños pueblos y comunidades por donde pasaba el tren han sido prácticamente abandonados.

Siguiendo los lineamientos estratégicos para los que fue creado FEEP, hay un objetivo clave del que nace el cuestionamiento de esta investigación, este es: “fomentar el desarrollo económico local y la participación de los actores públicos y privados, bajo un enfoque turístico, patrimonial, cultural y solidario”.

---

<sup>1</sup> FEEP se crea mediante decreto ejecutivo No. 313 publicado en el Registro Oficial No. 179 del 26 de abril de 2010.

En este sentido la disertación busca analizar cuál ha sido el impacto socioeconómico del proyecto Tren Ecuador a través de sus emprendimientos en la comunidad de San Bartolomé de Romerillos, parroquia San Juan de Pastocalle, cantón Latacunga en la provincia de Cotopaxi. Esta comunidad está ubicada a 3 kilómetros de la estación El Boliche, sus actividades económicas principales son la agricultura, ganadería y en un porcentaje no muy significativo el comercio. Como una fuente de trabajo alterna, existe un acuerdo<sup>2</sup> emitido por la Dirección Provincial de Cotopaxi del Ministerio de Inclusión Económica y Social (MIES) mediante el cual FEEP encarga la administración del café y tienda del tren a dicha asociación a fin de que genere oportunidades de desarrollo económico para la comunidad involucrada.

Esta investigación buscó analizar cuál ha sido el aporte de este proyecto para la comunidad, guiándose del análisis socioeconómico de la zona, entrevistas, variables e indicadores y demás instrumentos necesarios para el análisis del impacto. De ser positivo el análisis, se podrá inferir si efectivamente ese impacto dio la pauta para la generación de desarrollo local y contrastar entonces con el objetivo estratégico que lideró el acuerdo entre FEEP y la comunidad involucrada.

---

<sup>2</sup> Acuerdo No. 047-2011 con la “Asociación de vendedores de alimentos y bebidas del Valle del Sumfo” domiciliada en la parroquia Pastocalle, cantón Latacunga, provincia Cotopaxi y sus miembros son vendedores en la vía principal del barrio San Bartolomé de Romerillos.

## ***Metodología del trabajo***

### ***Problemática de la investigación***

¿Cuál ha sido el impacto socioeconómico del proyecto tren Ecuador en la comunidad San Bartolomé de Romerillos?

### ***Objetivo general***

Determinar el impacto socioeconómico del proyecto tren Ecuador en la comunidad San Bartolomé de Romerillos.

### ***Objetivos específicos***

- Determinar cuál ha sido el aporte económico de los emprendimientos del tren Ecuador en la comunidad.
- Analizar la situación socioeconómica de la comunidad.
- Establecer el impacto de los emprendimientos del tren Ecuador a través de diversas variables como ingreso, fuente de empleo, calidad de vida, entre otras.

### ***Delimitación***

La Empresa Pública de Ferrocarriles del Ecuador, en función de cumplir sus objetivos estratégicos como empresa, mantiene un acuerdo con la “Asociación de vendedores de alimentos y bebidas del Valle del Sumfo” para operar en el café y tienda del tren de la estación El Boliche, ubicada a 3 kilómetros de la comunidad de Romerillos. Así también, en el Parque El Boliche existe una operadora turística llamada “Boliche Tours” quien no trabaja directamente con la Empresa de Ferrocarriles pero se beneficia de igual manera de la reactivación del tren en ese tramo.

Es así que, para determinar el impacto socioeconómico del tren Ecuador en la comunidad San Bartolomé de Romerillos se tomó en cuenta directamente a las/los involucradas/os de ambas asociaciones quienes son parte de la comunidad San Bartolomé de Romerillos ubicada en la parroquia San Juan de Pastocalle, cantón Latacunga, provincia de Cotopaxi, para a través de ellos inferir las posibles repercusiones sociales y económicas que ha tenido la reapertura del tren para la comunidad mencionada.

El análisis se hará durante casi todo el periodo 2011 ya que es en ese año en cual se desarrollaron completamente los emprendimientos (cafetería, tienda del tren y la operadora turística en el Parque El Boliche) a ser analizados en esta disertación.

## ***Fuentes de información***

La problemática de la investigación ofrece apertura para la discusión y el debate. Sin embargo, por tratarse de un tema local, se ha buscado recoger las experiencias e investigaciones de varios autores en lo que a desarrollo rural se refiere. Las repercusiones de la reactivación patrimonial del tren en este caso, no manejan una metodología o modelo establecido, por tal razón se contrastado varios criterios y experiencias que tratan de abarcar los posibles efectos económicos, sociales y coyunturales que puede traer consigo dicha reactivación.

Para el desarrollo de la investigación se han manejado dos tipos de fuentes. La primera, es la información obtenida directamente con las/los involucradas/os a través de las encuestas y entrevistas realizadas en la comunidad y el segundo nivel de información, es la teórica propiamente. Para este tipo de información, a nivel público tenemos SENPLADES (Secretaría nacional de Planificación), INEC (Instituto Nacional de Estadística y Censo), FEEP (Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública) y MIES (Ministerio de Inclusión Económica y Social).

Al momento de sintetizar la información sobre el territorio rural fueron útiles los documentos publicados por el Centro Latinoamericano para el Desarrollo Local (RIMISP) ya que al ser una organización regional latinoamericana sin fines de lucro busca contribuir con conocimientos para apoyar procesos de desarrollo rural en la región. Así también, los proyectos y publicaciones realizadas por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) constituyeron una fuente importante de información sobre todo en los estudios de caso.

A nivel de instituciones académicas se utilizó la biblioteca de la PUCE (Pontificia Universidad Católica del Ecuador) y la biblioteca de la FLACSO (Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales), puesto que aquí reposan muchos trabajos que abordan desde varias perspectivas, las temáticas inmiscuidas en la investigación. También se utilizó como fuente a varias ONG como la Cooperación Técnica Alemana GTZ, COMUNIDEC (Comunidades y Desarrollo en el Ecuador), FEPTCE (Federación Plurinacional de Turismo Comunitario del Ecuador), entre otras.

## ***Técnicas de investigación***

Para el desarrollo de esta investigación aplicada se utilizaron primordialmente técnicas de investigación cualitativa y cuantitativa.



La investigación se ha desarrollado principalmente a través de dos instrumentos de captación: el primero, las entrevistas realizadas a personas referentes involucradas en la estación del tren El Boliche. El segundo instrumento utilizado fue la encuesta, ésta se la realizó a todos los involucrados en los emprendimientos del Tren Ecuador. A continuación se explica a detalle el desarrollo de los mencionados instrumentos:

### *Entrevista*

Se realizaron tres entrevistas (Véase Anexo No. 1), una a la presidenta de la Asociación de vendedoras del Valle del Sumfo, otra al presidente de la operadora turística Boliche Tours, y otra entrevista a los coordinadores de FEEP en la estación El Boliche. El objetivo principal de cada entrevista fue conocer la percepción que tienen estas personas como referentes del desarrollo de estos emprendimientos en la zona, y cómo se relacionan con las comunidad. Las preguntas guías de la entrevista fueron:

- ¿Cómo y cuándo se fundaron las respectivas asociaciones, cuántas personas la conforman, son todos de San Bartolomé de Romerillos?
- ¿Cómo asociación, (o individualmente de ser el caso) a qué se dedican en la actualidad? ¿A qué se dedicaban antes, cómo se organizan, cómo administran sus fondos, cómo funciona el convenio que tienen con FEEP?
- ¿Tienen un empleo alternativo?
- ¿Qué significa para ustedes el tren?
- Para ustedes como líderes comunitarios y de sus respectivas asociaciones, cuál ha sido el efecto de que algunos miembros de su comunidad se involucren en las actividades turísticas del tren en la Estación El Boliche?
- A más de usted y de quienes trabajan aquí en la estación, ¿A qué se dedica la comunidad de San Bartolomé de Romerillos? ¿Que realizan los hombres? ¿Qué realizan las mujeres? ¿Cuáles son sus principales actividades económicas? ¿Qué nivel de educación tienen?

### *Encuesta*

La encuesta realizada fue del tipo dirigido, por cuanto fue diligenciada por la investigadora personalmente (Véase Anexo No. 2). Para poder obtener datos adecuados y veraces, la investigadora realizó cada entrevista personalmente con los miembros de las asociaciones, de tal manera que las respuestas obtenidas estén recopiladas de la mejor manera posible.

Para realizar las preguntas se tomaron varias referencias de metodologías de investigación cualitativa. Una de ellas proyecto de Desarrollo Competitivo del Turismo Rural en Los Andes, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y ejecutado por la Fundación CODESPA España para levantar la línea base de emprendimientos turísticos en Bolivia, Ecuador y Perú año 2009.

También se utilizó el modelo de encuesta del INEC realizada en la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de Hogares Urbanos y Rurales “ENIGHUR 2011-2012” ya que la metodología utilizada detalla qué información es pertinente para ciertas variables socioeconómicas como se verá más adelante.

Fue así que se levantaron un total de 32 encuestas, 12 de ellas realizadas a la “Asociación de vendedoras del Valle del Sumfo”, y 20 realizadas a los miembros de la “Operadora turística Boliche Tours”. La encuesta estuvo estructurada en 6 secciones con un total de 56 preguntas. Las secciones o temas que abordó la encuesta fueron: datos informativos, datos del hogar, datos relevantes a la comunidad, detalle de ingresos y gastos, percepción del nivel de vida e impacto de los emprendimientos realizados en la estación El Boliche.

### ***Procedimiento metodológico***

El desarrollo de la investigación partió del análisis de los datos obtenidos a través del Censo de Población y Vivienda 2010 en el cual específicamente se utilizó la información desagregada a nivel de parroquias (San Juan de Pastocalle) y de zonas censales (la comunidad de San Bartolomé de Romerillos). Esta información se complementó con los datos obtenidos en la encuesta para finalmente poder contrastar y definir cuál sería el impacto socioeconómico objeto de esta investigación.

En el proceso investigativo y realización de la encuesta se tomó como referencia el modelo realizado en el proyecto de Desarrollo Competitivo del Turismo Rural en Los Andes, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y ejecutado por la Fundación CODESPA, España en el año 2006. También se utilizó como ejemplo la guía metodológica utilizada por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) en la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de Hogares Urbanos y Rurales “ENIGHUR 2001-2012” debido a que la metodología utilizada en las fuentes citadas, detalla qué información es pertinente para ciertas variables socioeconómicas importantes a ser analizadas en esta investigación.

Para abordar el análisis del impacto socioeconómico que ha tenido el tren en la comunidad San Bartolomé de Romerillos, se seleccionó como unidad de análisis a todos los integrantes de las 2 asociaciones que están involucradas directamente con la actividad del tren y la Estación El Boliche, estas son: la Asociación de Vendedoras del Valle del Sumfo y la Operadora Turística Boliche tours. Ambas asociaciones tienen un total de 32 personas involucradas y todas pertenecen a la comunidad de San Bartolomé de Romerillos (Parroquia San Juan de Pastocalle – Cantón Latacunga – Cotopaxi).

La muestra poblacional para realizar la encuesta en este caso fue todo el universo de la población, es decir, se la realizó a las 32 personas involucradas. Esto con el objetivo de lograr un mejor análisis, y

entender a detalle cuáles son los efectos que trae consigo el ferrocarril para todas estas familias. La información obtenida a través de las encuestas se tabuló a través de Microsoft Excel ya que por ser un total de 32 involucradas/os este programa fue suficiente para la tabulación de los datos. La información obtenida en las entrevistas sirvió de guía para todo el proceso investigativo.

El levantamiento de la información de campo (entrevistas y encuestas), se realizó entre los meses de abril, mayo y junio de 2012. Cabe recalcar que los únicos días viables para encontrar a los miembros de la comunidad involucrados son los fines de semana. Entre abril y mayo únicamente se pudieron realizar las entrevistas debido a que las condiciones climáticas no permitieron que también se pueda aplicar las encuestas. El duro invierno inclusive alteró el normal funcionamiento de las rutas del ferrocarril: Quito-Machachi-Quito, Machachi-Boliche y Quito-Boliche-Machachi; estas rutas fueron suspendidas por derrumbes en las vías y se reanudaron en junio del 2012.

La comunidad mantuvo una buena colaboración en todo el levantamiento de estos datos. Luego de realizar las 32 encuestas, el tiempo restante fue para tabular y procesar todos los datos obtenidos. Cabe recalcar también que la encuesta maneja preguntas cerradas y abiertas, razón por la cual el procesamiento de datos también tuvo que hacerse de esa manera.

Es importante señalar que para lograr un hilo conductor en el tratamiento de la información se utilizó un diario de campo, en el cual, sistemáticamente, se registró la información recolectada y la planificación de las actividades a realizar. Esto fue de gran ayuda, sobretodo en el proceso de recolección de la información a través de las encuestas puesto que no se las realizó en una sola visita a la comunidad, se realizaron alrededor de 6 visitas para poder encontrar a todas/os las/los involucradas/os. Cabe mencionar que las preguntas no fueron complejas, pero fue necesario que la investigadora realice la encuesta a manera de entrevista personalizada para poder obtener calidad en la información y relacionarse de mejor manera con el tema de investigación.

Para estructurar la investigación se realizaron algunas fases. La primera de ella consistió en analizar las fuentes teóricas, criterios y conceptualizaciones entorno a la empresa pública, territorio rural, capital social y desarrollo local.

Después de ello, se analizó al ferrocarril ecuatoriano desde sus inicios hasta la actualidad, su situación financiera y objetivos estratégicos para entender su relación con la comunidad y visualizar si efectivamente los emprendimientos turísticos realizados generan impacto en ella.

La siguiente fase consistió en un análisis de la comunidad San Bartolomé de Romerillos y sus características económicas, sociales y poblacionales para complementarlas con los resultados de las encuestas realizadas.

Finalmente, en el capítulo de análisis socioeconómico se incorporan los elementos antes mencionados y los resultados obtenidos en el instrumento de la investigación, los cuales permitieron realizar el análisis

de impacto socioeconómico del proyecto tren Ecuador en la comunidad involucrada. Adicionalmente, se contrasta la información obtenida en la comunidad con la Población Económicamente Activa (PEA) del entorno para entender y analizar de mejor manera su impacto en el contexto del cantón y eventualmente en el de la provincia.

## ***Fundamentación teórica***

Para la fundamentación teórica se utilizaron conceptos importantes como: intervención del estado en la economía, empresas públicas, el territorio rural, capital social y desarrollo económico local. Los criterios que se reflejan en cada una de estas teorías marcaron la pauta para el análisis de la problemática de la investigación y a la vez constituyen la base teórica del tratamiento de la información.

### ***Intervención del Estado en la economía***

Muchos autores han reflexionado sobre el papel intervencionista del Estado en la sociedad, algunos de ellos coinciden en señalar que el grado de intervención estatal aumenta o disminuye según el grado de bienestar que se desee alcanzar en la sociedad. En la época del mercantilismo<sup>3</sup> el Estado debía fomentar activamente el comercio y la industria (Stiglitz, 2000: 13) prevaleciendo el proteccionismo de la economía y fomentando las relaciones comerciales entre países. Este sistema no tardó mucho en mostrar los resultados atenuantes que trajo para la sociedad y sobretodo la pérdida de bienestar de las personas.

A inicios del siglo XVII, después de algunos procesos económicos y sociales, se da un revuelco a la economía y aparece la idea del liberalismo abanderada por “la mano invisible”<sup>4</sup> de Adam Smith y sus planteamientos que priorizaban la capacidad autorreguladora del mercado en la economía (Stiglitz, 2000:13). Conjuntamente a la idea de la “mano invisible” se popularizaba la expresión “laissez faire”<sup>5</sup>según la cual el Estado debía dejar que el sector privado se desenvuelva solo y no tenga mayor intervención ni regulación (RAE, 2009).

Las ideas de Adam Smith se constituyeron en un tratado sistemático de economía que intentaba demostrar la existencia de un orden económico natural, que sería más eficaz cuanto menos interviniese el Estado (RAE, 2009). Se evidencia entonces que, Smith consideraba que la división del trabajo y la ampliación de los mercados abrían posibilidades ilimitadas para que la sociedad aumentara su riqueza y su bienestar mediante la producción especializada y el libre comercio entre las naciones. Bajo esta perspectiva se justifica también que la intervención del Estado sea del estilo proteccionista en el sentido de privilegiar de sobremanera la acumulación de capital y las relaciones comerciales, pero las

---

<sup>3</sup>El mercantilismo marca una tendencia económica burguesa basada en la acumulación originaria del capital entre los siglos XV al XVIII, resalta la política proteccionista del Estado y se cree que el desarrollo económico viene como resultado del comercio exterior. (Paredes, 2000:96).

<sup>4</sup> “La mano invisible” es una expresión utilizada en la magna obra de Adam Smith: La Riqueza de las Naciones con la cual se trata de representar la autorregulación del mercado. (Pena y Sánchez, 2006:55)

<sup>5</sup> “Laissez faire” es una expresión francesa usada por vez primera por Jean-Claude Marie Vicent de Gournay, fisiócrata del siglo XVIII contra el intervencionismo del gobierno en la economía, que significa "dejar hacer, dejar pasar", refiriéndose a una total libertad en la economía: libre mercado, libre manufactura, bajos o nulos impuestos, libre mercado laboral, y mínima intervención de los gobiernos en la economía y por ende en los mercados. (Sánchez, 2009: 8)

condiciones en la que este se maneje son totalmente de libre albedrío. Como resultado de las políticas liberales, la coyuntura económica política y social, entre otras, trajo consigo la Gran Depresión de los años treinta. El sacudón económico que experimentó Estados Unidos durante esa década fue una de las más largas y severas crisis económicas experimentadas por los países del Mundo Industrializado (Sachs y Larraín, 2002: 145). A raíz de ello se marcó la pauta para nuevas tendencias económicas en las cuáles es fundamental la intervención del estado, uno de ellos Keynes y el Estado de bienestar.

### *Keynes y el Estado de bienestar*

La ya mencionada decadencia del liberalismo fue potenciada por la revolución keynesiana<sup>6</sup> que implica la generalización del Estado de bienestar, entendido como aquel conjunto de acciones públicas tendientes a garantizar a todo ciudadano de una nación el acceso a un mínimo de servicios que mejore sus condiciones de vida. (Keynes, 1981: 198)

El estado de bienestar, o Keynesiano postula fundamentalmente que ante las desigualdades sociales, el incremento de la pobreza y la crisis de desempleo que produjo particularmente en la ya mencionada Gran Depresión<sup>7</sup> de los años treinta en los Estados Unidos, el Estado debe intervenir, regular y participaren los esfuerzos por redistribuir la riqueza y disminuir las desigualdades sociales. Para esto se plantea que la mejor manera de lograrlo es a través de ciertos instrumentos como regulación económica, impuestos progresivos, centralización estatal del créditos, empresas públicas, entre otros (Jaramillo, 2011:14). La crisis del modelo liberal fue tan fuerte y decadente que la sociedad confiaba y necesitaba de un nuevo modelo de economía que genere empleo y sobretodo no deje el mercado al libre albedrío.

Según Stiglitz, la política intervencionista de Keynes se ve reflejada en instituciones típicas del modelo de bienestar, y estas son: empresas públicas (el Estado se convierte en empresario para aquellos sectores indispensables en la economía, pero que el capital privado no quiere o no puede invertir), regulación económica (el Estado dicta normas obligatorias de regulación con respecto a ciertos aspectos de la actividad económica, todo con el fin de favorecer su desarrollo, impuestos progresivos (impuestos proporcionalmente mayores a aquellos que tienen mayores riquezas), centralización estatal del crédito (el Estado adquiere un rol predominante o exclusivo según los casos, en la asignación de crédito), expansión monetaria (el Estado maneja el tipo de cambio y la cantidad de dinero circulante, en función de sus políticas de desarrollo, aunque algunas de esas medidas sean inflacionarias, política social (el Estado desarrolla una amplia red de planes de inclusión social en beneficio de los más pobres), entre otras medidas parte de la política intervencionista de Keynes (Stiglitz, 2000: 56-87).

---

<sup>6</sup>Revolución keynesiana denominada así debido a la intervención de John Maynard Keynes quien propuso la teoría general de Keynes en la que se analizaban las malas políticas económicas y las perturbaciones externas. Keynes propone dos teorías importantes: el concepto de demanda agregada y la teoría Keynesiana de la oferta agregada. (Méndez, 2000:2).

<sup>7</sup>La época de la Gran Depresión alcanzó en Estados Unidos niveles de desempleo del 25% y su producto nacional disminuyó alrededor de un tercio en comparación al de 1929 (año anterior a la crisis) (Stiglitz, 2000:14).

La idea es que a través de estas instituciones de intervención del Estado, se establezcan mecanismos de redistribución, por el cual el beneficio de los sectores más ricos de la sociedad se ve acompañado por el incremento del bienestar de los sectores más pobres. Dentro de esta intervención estatal es pertinente entonces abordar el tema de las Empresas Públicas y su situación en el Ecuador.

## *Las Empresas Públicas*

Según Paul Mattick, la intervención del Estado en la economía a través de su participación en la actividad empresarial puede tener varios objetivos: en algunos casos para cumplir objetivos sociales; en otros, se pretendió aumentar la tasa de inversión y contribuir a la formación de capital y al proceso de acumulación y en otros evidentemente la creación de empresas públicas para los monopolios naturales en los cuales es eminente la participación y regulación del Estado (Mattick, 1998:192). La intervención estatal a través de las empresas públicas busca aumentar la producción y así ampliar el aparato productivo del país, pero si la finalidad de tal intervención es la estabilización de la economía de mercado, la producción inducida por el gobierno no debe ser competitiva (Mattick, 1998:201).

Ruiz Massieu sostiene que: la EP es una organización autónoma de los factores de la producción, dirigida a producir o distribuir bienes o servicios en el mercado, con personalidad jurídica, una entidad económica personificada en la que el Estado ha contribuido e intervenido por razones de interés público, social o general (Massieu, 1999:20).

Al analizar esta conceptualización para el caso ecuatoriano, se tiene que en la actualidad el Ecuador cuenta con la Ley Orgánica de Empresas Públicas (LOEP<sup>8</sup>) que en el Art. 4 define a las Empresas Públicas como:

[...] entidades que pertenecen al Estado en los términos que establece la Constitución de la República, personas jurídicas de derecho público, con patrimonio propio, dotadas de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión. Destinadas al desarrollo de actividades económicas que corresponden al Estado. [...] se reconoce la existencia de empresas públicas constituidas exclusivamente para brindar servicios públicos, en las cuales haya énfasis en la búsqueda de rentabilidad social.

Hasta el momento en el país existen alrededor de 20 empresas públicas de la función ejecutiva, sin contar con las empresas que tienen representación accionaria de las Fuerzas Armadas. De las 20 empresas mencionada, 3 de ellas son subsidiarias (Río Napo, Refinería del Pacífico y Gran Nacional Minera).

Desde el año 2007 se han creado aproximadamente 10 empresas públicas. Por dictamen de la LOEP, la SENPLADES participa en 18 de los 20 directorios de estas empresas. Como se muestra en el cuadro a continuación, se puede observar las EP existentes hasta el momento con el detalle de su objeto social o

---

<sup>8</sup> LOEP: Ley Orgánica de Empresas Públicas aprobada en la Asamblea Nacional Constituyente y vigente desde el 1 de Septiembre de 2009.

giro del negocio, cabe recalcar que algunas de las empresas ya existían desde antes, como Petroecuador por ejemplo, pero no estaban normadas bajo la LOEP sino se manejaban de manera autónoma.

**Cuadro No. 1**  
**Empresas Públicas en las cuales la SENPLADES tiene representación en el directorio**

EMPRESAS PÚBLICAS	OBJETO SOCIAL/GIRO DEL NEGOCIO	FECHA CREACIÓN
PETROECUADOR	Intervención en todas las fases de la actividad Hidrocarburífera.	Fecha: 14 abril 2010 Decreto Ejecutivo No. 315
PETROAMAZONAS	Intervención en las fases de exploración y explotación.	Fecha: 14 abril 2010 Decreto Ejecutivo No. 314
OPERACIONES RÍO NAPO	Desarrollo de las actividades en todas o cualquiera de las Fases de la industria petrolera.	Fecha: 25 agosto 2008 Escritura pública
REFINERÍA DEL PACÍFICO	Actividades de diseño, construcción, operación y mantenimiento de refinerías, entre otras.	Fecha: 2 diciembre 2007 Escritura Pública
CEMENTERA DEL ECUADOR	Industrialización, distribución y comercialización de cemento, cales, calizas y demás materia prima relacionada.	Fecha: 7 de enero 2010 Decreto Ejecutivo No. 207
EMPRESA NACIONAL MINERA	Gestión en actividad minera interviniendo en todas sus fases.	Fecha: 14 enero 2010 Decreto Ejecutivo No. 203
CNT	Explotación de servicios de telecomunicaciones.	Fecha: 3 febrero 2010 Decreto Ejecutivo No. 218
RTV ECUADOR	Servicios públicos de radiodifusión y televisión pública.	Fecha: 18 enero 2010 Decreto Ejecutivo No. 193
CORREOS DEL ECUADOR	Servicio público de admisión, curso y entrega de correspondencia a nivel nacional e internacional.	Fecha: 3 mayo 2011 Decreto Ejecutivo No. 324
CELEC	Generación, transmisión, distribución, comercialización, importación y exportación de energía eléctrica.	Fecha: 11 febrero 2011 Decreto Ejecutivo No. 220
HIDROLITORAL	Generación, comercialización, importación y exportación de energía eléctrica.	Fecha: 6 julio 2010 Decreto Ejecutivo No. 400
E.E.GUAYAQUIL	Generación, distribución y comercialización de la energía eléctrica.	Fecha: 20 septiembre 2011 Decreto Ejecutivo No. 887
COCA CODO SINCLAIR	Construcción, operación, y mantenimiento de centrales de generación de energía eléctrica.	Fecha: 3 junio 2010 Decreto Ejecutivo No. 370
TAME	Transporte comercial, aéreo, público, interno e internacional de pasajeros, de carga y correo.	Fecha: 6 mayo 2011 Decreto Ejecutivo No. 740
FERROCARRILES DEL ECUADOR	Servicios de transporte de pasajeros (turístico patrimonial) por medio de vías férreas.	Fecha: 26 abril 2010 Decreto Ejecutivo No. 313
ECUADOR ESTRATÉGICO	Ejecutar planes, programas y proyectos de desarrollo local e infraestructura en las zonas de influencia de los proyectos estratégicos.	Fecha: 17 octubre 2011 Decreto Ejecutivo No. 485
ENFARMA	Investigación, producción de medicamentos y fármacos. Comercialización, importación, exportación, envasado, etiquetado, distribución e intermediación de medicinas, fármacos	Fecha: 30 diciembre 2009 Decreto Ejecutivo No. 181
PARQUES NATURALES Y ESP. PÚBLICOS	Administrar bienes y servicios de los espacios públicos urbanos y rurales	Fecha: 18 julio 2011 Decreto Ejecutivo No. 830

Fuente: SENPLADES

Elaboración: Andrea Cadena



Bajo esta conceptualización, se entiende que según la LOEP (en el Art. 4 anteriormente mencionado) las empresas públicas tienen que buscar a más de la rentabilidad económica la rentabilidad social.

En este sentido, esta investigación busca acercarse al análisis de la comunidad, las actividades que realizan en la estación y los ingresos que perciben por ello, para así tratar de relacionar si la rentabilidad social planteada por parte de FEEP tiene impactos en la comunidad objeto de estudio. Se analizará a continuación entonces cuáles son los criterios conceptuales que engloban al territorio rural.

## ***El territorio rural***

La perspectiva del territorio rural tiene amplias visiones, se ha recopilado los criterios de varios autores quienes interpretan al medio rural en un sentido más acorde a esta investigación. Así, se reconoce al medio rural como el entorno territorial donde se producen los alimentos y las materias primas que la sociedad consume, y el lugar donde vive la gente que realiza estas actividades (Delgadillo y Torres, 2010:2).

Los territorios rurales pueden ser definidos también como: espacios geográficos cuya cohesión deriva de un tejido social específico, de una base de recursos naturales, instituciones y formas de organización propias, y de determinadas formas de producción, intercambio y distribución del ingreso que les dan especificidad regional (Delgadillo y Torres, 2010:64). En este contexto, se observa que el territorio tiene una concepción de elemento integrador de agentes y por ende es el objetivo del desarrollo económico.

En un sentido más amplio, también se ve al medio rural como la suma de elementos geográficos que agrupan componentes naturales como recursos bióticos, geológicos, climatológicos y ambientales a los que se atribuyen valores fundamentales para el desarrollo sustentable de las comunidades y de la sociedad en general (Delgadillo y Torres, 2010:51).

Adicional a estas nociones en las que el territorio puede ser estudiado como un espacio geográfico o una red de elementos geográficos, existen conceptualizaciones en las cuales se propone abarcar al territorio a partir de los lazos sociales que se generan en el, esto es un campo en el que interaccionan protagonistas varios actores con intereses diversos y comunes y a través de ellos generan un tejido social. Abramovay profesor e investigador del proyecto Territorios Rurales en Movimiento del Centro Latinoamericano para el Desarrollo Rural (RIMISP) propone, basado en las nuevas teorías de sociología económica, en el cual los territorios son lazos sociales en los cuales la noción de territorio favorece el avance en los estudios de las regiones rurales al menos en cuatro dimensiones básicas (Abramovay, 2006:1):

- a) Se abandona un horizonte estrictamente sectorial, que considera a la agricultura como el único sector y a los agricultores como los únicos actores de importancia en las regiones rurales. Ruralidad, desde esta perspectiva, se vuelve una categoría territorial, cuyo atributo decisivo está en la organización de sus ecosistemas, en la densidad demográfica relativamente baja, en la

sociabilidad de interconocimiento y en su dependencia en relación a las ciudades (Galston y Baehler, 1993, citado en Abramovay, 2006:2). Otra consecuencia bajo esta óptima distinta de ruralidad, los territorios no se definen por límites físicos, sino por la manera cómo se produce en su interior la interacción social.

- b) Impide la confusión entre crecimiento económico y proceso de desarrollo. La pobreza rural, por ejemplo, no puede ya ser interpretada como simple expresión de insuficiencia en la renta agropecuaria, sino como un fenómeno multidimensional (Webster, 2004, citado en Abramovay, 2006:4). El abordaje territorial exige además el análisis de las instituciones alrededor de las cuales se organiza la interacción social localizada.
- c) El estudio empírico de los actores y de sus organizaciones es crucial para comprender las situaciones localizadas.
- d) Finalmente, el territorio enfatiza la manera como una sociedad utiliza los recursos de los que dispone en su organización productiva y, por lo tanto, en la relación entre sistemas sociales y ecológicos (Folke y Berkes, 1998 citado en Abramovay, 2006:4). Los territorios son el resultado de la manera como las sociedades se organizan para usar los sistemas naturales en los que se apoya su reproducción.

Estos conceptos permiten reflexionar que el territorio no es únicamente un espacio geográfico sino que es un espacio en el cual divergen varias características y dinámicas sociales que hacen que el análisis de cada uno de ellos sea particular. Los niveles organizativos existentes, pueden ser un factor intangible que impulsa procesos de desarrollo que no necesariamente impliquen o traigan consigo crecimiento económico.

Según el Banco Mundial en su publicación “Agriculture and Rural Development Discussion”, la economía rural por lo general se fundamenta en la agricultura pese a que el rol de este sector ha cambiado con el tiempo. Desde los años 70 se ha considerado a la agricultura como un potencial motor de cambio debido a los fuertes lazos de ésta con el resto de factores económicos (Byerlee, 2005:87). En el mismo sentido, la publicación ya mencionada por el Banco Mundial, manifiesta también que la economía rural define una forma particular de apropiación de los recursos naturales que se expresa en las distintas formas de utilización de dichos recursos, particularmente el suelo y el agua, en la producción agrícola, pero también en la generación de servicios ambientales (Byerlee, 2005:92), de esta manera, son un complemento a las actividades económicas tradicionales de las áreas rurales.

Adicionalmente, la ubicación geográfica de las actividades productivas en el territorio rural puede dar lugar a otras actividades económicas no relacionadas directamente con la agricultura, sino con los agricultores o con las poblaciones vinculadas a la agricultura (Apollin y Eberhart, 1999:19).

Bajo este concepto sería posible entonces pensar en otras actividades económicas que se pueden realizar en el medio rural (ligadas o no a la agricultura) en función de su ubicación geográfica, que

ayudan a generar ventajas comparativas y competitivas en los territorios en diversas actividades, una de ellas el turismo. Es así que, en una publicación realizada por el Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura IICA, manifiesta que:

La economía rural, concepto apreciado como un proceso de creciente complejidad y diversificación, ha mostrado que actividades como el turismo y la artesanía, dependiente de externalidades rurales, pueden contribuir a mejorar significativamente la rentabilidad de la economía local trascendiendo las actividades económicas tradicionalmente particulares a las poblaciones rurales (Sepúlveda, 2003:20).

Adicional a lo anterior, también se menciona que la economía rural se fundamenta en un sistema productivo caracterizado por una red social<sup>9</sup> compuesta por las relaciones económicas, sociales, políticas y legales de los actores locales o miembros de la comunidad (Sepúlveda, 2003:25). Es decir, aparentemente se empezaría hablar de la importancia del capital social dentro de los territorios. Vázquez Barquero manifiesta que:

Una oferta de mano de obra ocupada en la localidad y suficientemente calificada para las tareas que desempeña, unida a una capacidad empresarial y organizativa fuertemente articulada a la tradición productiva local y a una cultura abierta a las innovaciones y al cambio, favorecen la acumulación de capital de los sistemas productivos locales (Vázquez Barquero, 2000:34) .

En este sentido, Vázquez Barquero también señala que mediante dichos sistemas productivos, los procesos de desarrollo económico endógeno se producen gracias a la utilización eficiente del potencial económico propio de una comunidad rural, lo cual se ve facilitado por el funcionamiento adecuado de las instituciones y mecanismos de regulación existentes en el territorio (Vázquez Barquero, 2000:40).

Como se ha mencionado, la agricultura es una parte fundamental del territorio rural, como así también otras actividades relacionadas al territorio pero no necesariamente a la agricultura. Es entonces que la pluriactividad y por ende la complementariedad de ingresos son parte de lógica rural y es necesario analizar los criterios teóricos que abordan este concepto.

### *Complementariedad de ingresos y pluriactividad*

El ingreso rural se compone de todas las actividades que realizan las/os involucradas/os en la comunidad en sus respectivos territorios, la pluriactividad en el medio rural es la combinación de ocupaciones y actividades laborales que desarrollan los campesinos y sus familias ya sea dentro o fuera del predio como también dentro o fuera del sector agropecuario (Gras, 2004:95).

---

<sup>9</sup>Dentro de la red social se incluye a un sistema económico rural denominado por un conocimiento, reglas, normas y valores propios de una comunidad que tiene la capacidad de conocer, aprender, y actuar dinámicamente en su propia economía (Sepúlveda, 2003:24).

Se entiende entonces a la pluriactividad como un comportamiento laboral en el cual inclusive se incorporan redes familiares en la realización de varias actividades relacionadas o no relacionadas entre ellas, en el territorio rural (Apollin y Eberhart, 1999:59).

Distintos autores plantean que la pluriactividad constituye un rasgo estructural del entorno rural. Ésta podría asociarse con la búsqueda por mantener la propiedad de la tierra, asegurar la subsistencia de la familia y mantener ciertas condiciones de vida previas (Gras, 2004:105).

Como característica de la pluriactividad, está la complementariedad de ingresos. Es decir, es sumamente importante dentro de la dinámica rural poder realizar varias actividades y ocupaciones para a través de ellas lograr juntar todos los ingresos monetarios y no monetarios que pueden obtener de cada una de ellas para satisfacer las necesidades individuales, familiares y de la comunidad en general.

Según el Centro Latinoamericano para el Desarrollo Rural (RIMISP), la complementariedad de ingresos en el sector rural es una dinámica determinante del desarrollo que se justifica de cierta manera con la disminución del número de personas que mantenían actividades cien por ciento agrícolas en los territorios rurales (Berdegué, 2011:14). Es así que, estudios empíricos realizados por RIMISP en función de la complementariedad de ingresos por actividades y ocupaciones no agrícolas han revelado que:

- El empleo rural no agrícola tiene un peso importante y creciente en la absorción de fuerza de trabajo rural y en los ingresos de los hogares rurales y que constituye para algunos hogares, un mecanismo de superación de la pobreza que la sola actividad agrícola no ofrece.
- Permite diversificar las fuentes de ingreso, reduciendo los efectos de los riesgos inherentes a la agricultura.
- Las mayores y mejores oportunidades se dan en áreas de relativo mayor dinamismo del desarrollo agrícola, como es el caso del turismo.
- El acceso a mejores opciones de empleo rural no agrícola está estrechamente correlacionado con los niveles de educación, el desarrollo de infraestructura (energía, caminos, teléfonos) y el género.

Estos conceptos claramente señalan que es sumamente importante dentro de la dinámica territorial rural el poder realizar varias actividades y ocupaciones (agrícolas o no agrícolas) que generen ingresos que puedan ser base del desarrollo individual y comunitario.

### *Turismo rural*

Según estudios realizados por la Universidad de Santiago de Compostela en España, el turismo rural incluye a las actividades que realizan los visitantes en zonas rurales donde toman contacto activo con la

población local en un marco de respeto por el entorno y la cultura local (Canoves, Villarino y Herrera, 2006:211). Éste se desarrolla mediante la interacción de las comunidades y los visitantes, que por diversas razones paisajísticas encuentran atractiva una localidad en específica.

La principal fortaleza de América Latina para desarrollar ésta actividad es la megadiversidad de entorno y cultura con la que cuenta. Así por ejemplo, las modalidades que presenta el turismo rural son numerosas: agroturismo, turismo ecológico, deportivo, religioso, de negocios, científico, entre otras (Lucero, 2005: 141).

El agroturismo por ejemplo, se caracteriza por la participación de los turistas y visitantes en los procesos productivos del campo y por el contacto con la familia de los agricultores. Pesca y caza también son actividades propias del turismo rural, pero los visitantes pueden no manifestar interés por los procesos productivos del agro, lo mismo sucede con el turismo religioso, esotérico o de otro tipo. (Lucero, 2005:141).

Las motivaciones para realizar turismo en zonas rurales, entre otras cosas, buscan la interacción con la comunidad para lograr a través de ello, entender y percibir los distintos atractivos de la localidad de una manera más holística (Canoves, Villarino y Herrera, 2006:212).

Diversos estudios, entre ellos uno realizado por el Departamento de Geografía de la Universidad Santiago de Compostela (España) en el 2006, señala que el turismo rural es la actividad con mayor acogida dentro del territorio rural después de la agrícola, debido a varias razones que se presentan en el cuadro a continuación:

**Cuadro No. 2**  
**Ventajas del turismo rural**

<i>Socioeconómico</i>	<i>Cultural</i>	<i>Medioambiental</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diversifica las economías rurales, potenciando el sector servicios.</li> <li>- Genera nuevas demandas de servicios para la comunidad y ayuda a la creación y mantenimiento de las infraestructuras.</li> <li>- Promueve actividades innovadoras. Ayuda al desarrollo de los productos locales y la artesanía.</li> <li>- Genera nuevos puestos de trabajo.</li> <li>- Proporciona ingresos complementarios a las economías familiares.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recupera y revitaliza la cultura local.</li> <li>- Potencia el sentido de identidad de la comunidad.</li> <li>- Potencia la autoestima de la comunidad y las actividades colectivas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contribuye a ser un factor de revitalización de los recursos naturales de la región.</li> <li>- Contribuye a la concienciación patrimonial y medioambiental.</li> <li>- Favorece la protección de los espacios rurales.</li> <li>- Potencia la sensibilidad medioambiental de la comunidad local.</li> <li>- Potencia el mantenimiento de la</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Crea oportunidades para jóvenes y mujeres.</li> <li>- Contribuye al desarrollo local endógeno.</li> </ul>		actividad agrícola y los mosaicos de paisaje. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reutiliza las construcciones antiguas y reduce las masificaciones constructivas.</li> </ul>
--	--	---

Fuente: Canoves, Villarino y Herrera

Elaboración: Andrea Cadena

Las ventajas que se señala en el cuadro anterior muestran cómo el turismo rural puede tener efectos no necesariamente económicos en la comunidad y su vez crea fuertes nexos dentro de ella. Una vez identificadas todas estas características, la Organización Mundial de Turismo (OMT) conjuntamente con el WorkTravel&Tourism Council incorporaron el concepto de desarrollo turístico sostenible, y lo definen como:

El desarrollo turístico sostenible responde a las necesidades de los turistas [...] a la vez que preserva y promueve las oportunidades para el futuro. Está enfocado a un modelo de gestión de todos los recursos de manera que se puedan alcanzar las necesidades económicas, sociales y estratégicas; a la vez que se respete la integridad cultural, los procesos ecológicos esenciales, la diversidad biológica, y los sistemas de soporte a la vida. (OMT, 1989)

Es decir, el turismo sostenible busca incorporar principios básicos de desarrollo turístico sostenible, de tal manera que se pueda dar un uso óptimo a los recursos naturales como un elemento fundamental del desarrollo turístico.

Adicional a estos conceptos, la Organización de las Naciones Unidas para la alimentación y la agricultura (FAO), retoma los conceptos de turismo rural y sostenible y los envuelve dentro del marco del turismo comunitario, menciona que:

El turismo comunitario se entiende como un tipo de turismo desarrollado en zonas rurales en el que la población local, en especial pueblos indígenas y familias campesinas, a través de sus distintas estructuras organizativas de carácter colectivo, ejerce un papel preponderante o protagonista en su desarrollo, gestión y control, así como en la distribución de sus beneficios. El turismo comunitario no sustituye a las actividades agropecuarias tradicionales (agricultura, ganadería, pesca, producción artesanal, entre otras), sino que, es una forma de ampliar y diversificar las opciones productivas de las comunidades rurales y complementar así las economías de base familiar campesina (Cañada, 2009:2).

Bajo esta perspectiva, se señalan los principales aportes identificados del turismo comunitario, pero se evidencian los mismos aportes de la actividad turística rural en general: diversificación productiva, creación de empleo y generación de recursos económicos directos, mantenimiento de propiedades y

mejora de infraestructuras, dinamización de la economía local, democratización del acceso a espacios rurales, protección del medio ambiente, dinamiza las relaciones de género<sup>10</sup> (Cañada, 2009:3).

Según los criterios mencionados, el turismo rural trae muchas ventajas a los territorios rurales, siempre y cuando se lo maneje de manera adecuada y armónica entre sus diversos factores tanto ambientales como participativos. Se evidencia que un turismo rural potenciado es la antesala a un desarrollo económico local y que sin lugar a duda constituye una herramienta fundamental en la lucha contra la pobreza. Se analizará entonces los conceptos utilizados en el marco del desarrollo económico local.

Es elemental también dentro de esta perspectiva, analizar conceptualmente la importancia que tienen los niveles organizativos en la comunidad, fruto comúnmente de las relaciones que llevan por las actividades laborales y no laborales que en el territorio se realizan y entender así cuál es la relevancia que tiene el capital social.

## ***El capital social***

Las primeras aproximaciones al concepto de capital social aparecen a inicios de los años noventa fruto de varios trabajos de los investigadores interesados en la trascendencia de los niveles organizativos en la economía y en la sociedad, entre ellos Bourdieu (1986), Coleman (1990) y Putnam (1993).

En este sentido Bourdieu manifiesta que el capital social es el agregado de los actuales o potenciales recursos que están relacionados con la pertenencia a un grupo, que le brinda a cada uno de los miembros el respaldo del capital socialmente adquirido (Vargas, 2002:72). Bourdieu también incluye en su análisis que el capital, en todas sus manifestaciones, es una herramienta de poder, pero que en este caso, al existir correlación entre un grupo hace que este poder sea utilizado para un bien común (Vargas, 2002:75).

Otro autor inmerso en los estudios referentes al capital social como ya se mencionó anteriormente es Coleman, el por su parte lo define en términos funcionales, es decir, no por lo que es sino por las funciones que desempeña (Vargas, 2002:75). Así define que:

La función definida por el concepto de capital social es el valor que tienen para los actores aquellos aspectos de la estructura social, como los recursos que pueden utilizar para perseguir sus intereses. Esto implica que el capital social no es una entidad aislada sino una variedad de entidades que tienen dos características en común: consisten en algún aspecto de la estructura

---

<sup>10</sup> Los trabajos de atención y servicio a los turistas a excepción de las de guiado han recaído en su mayoría en las mujeres de las comunidades. Este protagonismo vinculado a una actividad nueva y que está reportando ingresos económicos significativos ha generado algunos cambios en las relaciones de poder entre hombres y mujeres. Las mujeres vinculadas a este tipo de actividades turísticas, han incrementado su participación y protagonismo en los asuntos públicos de la comunidad (Cañada, 2009:4).

social y facilitan a los individuos que están dentro de esta estructura a realizar ciertas acciones (Coleman, 1990:305).

El mismo autor, hace una afirmación interesante al considerar al capital social como un bien público, por cuanto sus beneficios no son captados únicamente por los actores involucrados en una relación social, sino también por terceros (Coleman, 1990:308).

Adicional a este concepto, Putnam menciona que el capital social se refiere a aspectos de organización social, como las redes, las normas y la confianza que facilitan la coordinación y la cooperación en beneficio mutuo (Putnam, 1993 citado en Vargas, 2002: 75).

Así también, Putnam centra su interés en el compromiso cívico, y específicamente en el medio rural señala que: algunas comunidades se vuelven ricas porque son cívicas. El capital social encarnado en las normas y redes de compromiso cívico parecen ser una precondition para el desarrollo económico, así como para un gobierno efectivo (Putnam, 1993 citado en Vargas, 2002: 77).

Es entonces que en el territorio el capital social es prácticamente una condición de desarrollo, ya que los niveles organizativos en la comunidad fruto de varios factores, entre ellos el sentido de pertinencia hace más llevadera las relaciones comunitarias y por ende la obtención de objetivos comunes. En este sentido Putnam refiere lo siguiente:

Al igual que otras formas de capital, el capital social es productivo y hace posible el logro de ciertos fines que serían inalcanzables en su ausencia[...] Por ejemplo, un grupo cuyos miembros manifiestan confiabilidad, y confían ampliamente unos en otros, estará en capacidad de lograr mucho más en comparación con un grupo donde no existe la confiabilidad ni la confianza [...] En una comunidad agrícola [...] donde un agricultor necesita que otro le embale el heno y donde los instrumentos agrícolas son en su mayoría prestados, el capital social le permite a cada agricultor realizar su trabajo con menos capital físico en forma de herramientas y equipos (Putnam, 1994:212).

Haciendo referencia al concepto citado por Putnam, Coleman señala que:

El capital social favorece la cooperación, por tanto se pueden identificar los siguientes elementos: a) la interacción se conforma como un recurso porque la estructura de esa interacción obliga a la reciprocidad y conduce al intercambio; b) la estructura de la relación es un recurso para el actor ya que le permite llevar a término sus metas e intereses a un menor costo; este beneficio individual resulta, como puede apreciarse, de la interdependencia de la relación; c) los miembros de la comunidad involucrados pudieron lograr sus metas individuales porque su convocatoria seguramente se basó en redes y presupuso la capacidad de organizarse con miras a un fin (Coleman, 1990:343).



Es decir, organizarse para determinados fines, de conformidad con interacciones de confianza, da viabilidad al capital social. Es la interacción la que puede dar indicios de capital social a través de la coordinación y cooperación para llegar a fines comunes.

Entorno a la interacción social, es interesante aquí mencionar un estudio realizado en la Unión Europea denominado “Dynamics of Rural Areas” (DORA)<sup>11</sup> en el cual la investigación consistió en realizar comparaciones entre distintos territorios y verificar qué criterios y características de desarrollo caracterizan a las distintas regiones locales involucradas y se encontró que: los elementos más recurrentes en la literatura del desarrollo territorial lo constituyen factores tangibles e intangibles. Dentro de los factores tangibles se tomó en cuenta a: recursos naturales (tierra), recursos humanos (trabajo), inversiones (capital), infraestructura (tecnología) y estructura económica (organización de las empresas). Dentro de los factores intangibles se tomaron en cuenta los siguientes: desempeño del mercado, instituciones (principalmente gobierno), redes, comunidades (incluyendo cultura) y consideraciones sobre la calidad de vida (Abramovay, 2006: 4). Como conclusiones de esa investigación, se establece que los resultados varían entre regiones específicamente por las dinámicas sociales organizativas (factores intangibles) que se encontraron en cada uno de los territorios estudiados y por ende, la correcta combinación entre factores tangibles e intangibles permitirá el acercamiento a exitosos procesos de desarrollo.

En contraste a estos criterios, según la Red Prensa Rural de RIMISP el nivel organizativo de la comunidad no es sinónimo de capital social, existen numerosos territorios que tienen un buen nivel organizativo y siguen siendo pobres (Martínez, 2009:9). Es necesario mirar el capital social al menos en tres niveles: familiar, comunitario y organizativo, es probable que el capital familiar se conserve, pero que en cambio no exista mucho capital social en los otros niveles (Martínez, 2009:12). De todas maneras, un buen capital social familiar, puede ser una palanca importante para impulsar otro tipo de estrategias, esta vez económicas que beneficien a las familias y por ende a toda la comunidad. (Martínez, 2009:9).

Fligstain incorpora conceptos sobre la importancia de la cooperación social, y manifiesta que:

[...] la cooperación social deja de ser un producto virtuoso generado por ciertas circunstancias históricas especialmente favorables, o por ciertas políticas especialmente bien construidas (como ocurre tan frecuentemente en la literatura sobre capital social) y pasa a ser el resultado del intento de los diferentes grupos sociales de moldar sus reglas básicas. Cooperación supone capacidad de persuasión, de interferir en la propia formación de los significados en torno a los cuales se organiza la acción social. Para promover su obtención se necesitan incentivar la habilidad social (social skill) en cada uno de los miembros de la comunidad involucrados. (Fligstain. 2001 citado en Abramovay, 2006:8).

---

<sup>11</sup> El estudio lo realizó el Centro de investigaciones para el Desarrollo Rural de la Universidad de Aberdeen en Gran Bretaña y reunió entre 1998 y 2011 a investigadores de Suecia, Alemania, Grecia y Escocia. En cada uno de estos países se seleccionaron dos regiones de estudio (Abramovay, 2006:5).

Es decir, la cooperación es un instrumento generador de capital social siempre y cuando exista capacidad de construir nexos sociales que reflejen el interés común de cada grupo, en los cuales la habilidad social genere impulso hacia la vida económica, social y política. Es fundamental, entonces, no sólo comprender la manera cómo los actores se insertan en ciertas realidades e incluso roles sociales, sino también cómo adquieren el poder de alterar las relaciones de fuerzas de los campos en los que estos roles son desempeñados (Abramovay, 2006:8).

Como complemento a los conceptos mencionados, tanto de complementariedad de ingresos como capital social, se ha definido la tendencia e importancia del turismo como actividad en lo rural. Ya sea porque constituye una actividad alternativa no agrícola o porque requiere niveles organizativos comunitarios para llevar a cabo esta actividad, tal es el caso del turismo comunitario. Es importante analizar cómo interactúan todos ellos dentro de los procesos de desarrollo económico local.

### ***Desarrollo Económico Local (DEL)***

La existencia de recursos en un territorio no es condición suficiente para originar un proceso de desarrollo, ya que dichos recursos deben utilizarse de modo adecuado y dentro de una estrategia coherente y sostenible tanto económica como ambiental. Casi todas las comunidades locales poseen, en mayor o menor medida, cierto número de recursos que constituyen su potencial de desarrollo endógeno.

Para el caso de las teorías de DEL existe la tendencia de inclinarse a los planteamientos heterodoxos, los cuales se fundamentan en lo local, para ir subiendo de nivel o de escala (cantonal, provincial, regional) hasta llegar finalmente a lo nacional, es decir, un desarrollo enfocado de adentro hacia afuera, una visión de abajo hacia arriba.

Francisco Albuquerque lo señala como un desarrollo endógeno, como el resultado del aprovechamiento de los recursos locales de un determinado territorio (Albuquerque, 2004:34). Ahora bien, el mismo autor señala que el desarrollo local no es únicamente una estrategia de aprovechamiento de los recursos endógenos, muchas iniciativas de desarrollo local se benefician de las oportunidades de dinamismo exógeno.

El DEL depende de la capacidad de integrar el aprovechamiento sostenible de los recursos disponibles y potenciales, movilizándolos hacia la satisfacción de las necesidades y los problemas básicos de la población local (Albuquerque, 2004: 46). Aspectos decisivos de la potencialidad de los recursos para el desarrollo económico local son la estructura productiva local, el mercado de trabajo local, la capacidad empresarial y tecnológica existente, los recursos naturales o ambientales, el sistema de crédito local, la estructura social y política, el patrimonio histórico, la cultura local, entre otros.

El objetivo primordial entorno al desarrollo económico local según la óptima de este mismo autor es: “el mejoramiento del empleo y la calidad de vida de la población de la comunidad territorial correspondiente y la elevación de la equidad social”. Para lograrlo se debe considerar los siguientes objetivos específicos: transformación del sistema productivo local (incrementando su eficiencia y competitividad), fomento de la diversificación productiva local e incremento del valor agregado en las actividades económicas locales y finalmente sostenibilidad ambiental de las actividades locales.

Albuquerque en un proyecto apoyado por la CEPAL y GTZ en el 2004, realizó estudios de caso sobre iniciativas de desarrollo local en varios países de América Latina. Tras exponer un conjunto de objetivos de dichas experiencias (valorización de los recursos endógenos, organización de redes sociales, conquista de nuevos empleos, establecimiento de consorcios intermunicipales, etc.). El autor enumera como “elementos básicos de las iniciativas de desarrollo económico local” a los siguientes (Albuquerque, 2004:162):

1. Movilización y participación de los actores locales;
2. Actitud proactiva del gobierno local;
3. Existencia de equipos de liderazgo local;
4. Cooperación público-privada;
5. Elaboración de una estrategia territorial de desarrollo;
6. Fomento de microempresas, pequeñas y medianas empresas y formación de recursos humanos;
7. Coordinación de programas e instrumentos de fomento y
8. Institucionalidad para el desarrollo económico local

Es el análisis de estas características de desarrollo local las que marcan según Albuquerque la dimensión de políticas públicas en relación al tema.

Es importante también añadir aquí el concepto de DEL citado por Antonio Vázquez Barquero (2000:21) en el cual señala que:

El desarrollo económico local se puede definir como un proceso de crecimiento y cambio estructural que, mediante la utilización del potencial de desarrollo existente en el territorio, conduce a elevar el bienestar de la población de una localidad o una región. Cuando la comunidad local es capaz de liderar el proceso de cambio estructural, nos encontramos ante un proceso de desarrollo local endógeno. La hipótesis de partida es que las localidades y territorios tienen un conjunto de recursos (económicos, humanos, institucionales y culturales) y de economías de escala no explotadas que constituyen su potencial de desarrollo.

Este concepto lleva a la reflexión de que el DEL es capaz de liderar un proceso de cambio estructural de adentro hacia afuera, en el cual quizá la condición necesaria para que aumente el bienestar local es que exista un buen sistema productivo capaz de generar desarrollo en las economías a través de la utilización de los recursos disponibles.

Adicional, Augusto de Franco menciona que dicha acumulación no solo se entiende desde la perspectiva de la capacidad productiva y la acumulación de la riqueza, sino que, involucra también el capital humano, el capital social y el capital cultural (Franco, 1998:19-21).

El capital humano concierne de forma directa al conocimiento y a las capacidades de generarlo y regenerarlo que comprenden la educación, la salud, la alimentación y la nutrición, la cultura, y otras varias áreas. Bajos niveles de capital humano indican bajos niveles de desarrollo humano.

El capital social hace referencia a los niveles de organización de una sociedad. Existe una relación directa entre los grados de asociacionismo, de confianza y de cooperación alcanzados por una sociedad democrática organizada desde un punto de vista de ciudadanía y la buena gobernabilidad y prosperidad económica. Tal relación puede concebirse como capital social. Bajos niveles de capital social indican bajos niveles de desarrollo local.

El capital natural en cambio, concierne a las condiciones ambientales y físico territoriales heredadas. Sin embargo, el capital natural también comprende el desarrollo científico tecnológico

Tras esta diferenciación de los tipos de capitales que se puede encontrar al momento de definir el desarrollo local es importante tomar en cuenta que para general desarrollo, infiere directamente como se relacionan todas estas variables, es decir, para promover el desarrollo, es preciso invertir en estos tipos de capitales.

Todas estas conceptualizaciones de capital mencionadas por Franco, hacen referencia a la importancia de varios factores, como el nivel organizativo de la comunidad, el conocimiento, la gobernabilidad, etc. Es imprescindible entonces reflexionar cuál es el aporte de los territorios, y cuáles son las características en las que se desenvuelve el desarrollo económico rural.

### *Desarrollo económico rural (DER)*

Al DER se lo puede definir como un proceso de crecimiento y cambio estructural que, mediante el uso de potencial de desarrollo existente en un territorio específico, conduce a elevar el bienestar de la población de una localidad o región, obedece a las formas implícitas de organización de la producción y la economía en las distintas comunidades (Delgadillo y Torres, 2010:56).

Este tipo de organización se caracteriza a su vez por una red de actores que condicionan los procesos de cambio estructural basándose en las relaciones económicas, sociales, políticas culturales y legales propias de su entorno. No es lo mismo el proceso de desarrollo económico urbano que el proceso de desarrollo rural ya que entre otras cosas, abarcan diferentes apreciaciones del entorno, de relaciones económicas, sociopolíticas y familiares que incluyen totalmente su cosmovisión (Berdegú, 2011:39).

## Descentralización y DEL

Desde los inicios de la década de 1980 la mayoría de los países de América Latina emprendió procesos de descentralización que han tenido importantes implicaciones y cambios en el perfil político y económico de las naciones. Cabe preguntarse entonces en qué medida la descentralización y el desarrollo económico generan mayores oportunidades para estimular el desarrollo económico local. En ese sentido, Tim Campbell en una investigación hecha por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), analiza cuáles serían las condiciones para el desarrollo económico local en los sistemas de gobiernos descentralizados, descentralización entendida como: la transferencia del poder de la toma de decisiones de las autoridades centrales a las autoridades locales (Campbell, 2010:5).

Las condiciones para el desarrollo entonces, estarían entorno a siete elementos íntimamente relacionados mayor o menor medida, y estos son: política y estrategia nacional, organización del Estado, responsabilidades funcionales, financiamiento, mecanismo de participación y rendición de cuentas, capacidad institucional, y protagonismo creciente de las ciudades-región (Campbell, 2010:7). Se muestra entonces, que la participación del Estado a través de una política organizada es fundamental para los procesos de descentralización con miras al desarrollo local. El crecimiento y los posibles niveles intermedios del gobierno constituyen quizás el elemento más sobresaliente del Desarrollo Económico Local en relación con el tema de la organización del estado (BID, 2010:15).

Bajo los elementos anteriormente mencionados por Campbell, el autor menciona un factor fundamental como elemento endógeno del Desarrollo Económico Local, este es la cohesión social, éste criterio se refleja en el siguiente cuadro:

**Cuadro No. 3**  
**Cohesión social como eje transversal del desarrollo local**

Elementos	COHESIÓN SOCIAL	Características endógenas del Desarrollo Económico Local
Estrategia		Estrategias nacionales y locales necesitan alinearse.
Organización del Estado		Gobierno central reconoce y permite programas, a veces en nuevos niveles de gobierno.
Asignación de funciones		Gobierno central debe asignar funciones a los gobiernos locales y definir límites; las unidades de gobierno local (UGL <sup>12</sup> ) pueden simplificar el proceso.
Participación ciudadana		Retroalimentación y rendición de cuentas.
Capacidad institucional		Transferencia de competencias necesarias para obtener logros.

Fuente: BID  
Elaboración: Andrea Cadena

<sup>12</sup>Las UGL son las Unidades de Gestión Local a través de las cuales se afirma que el éxito del Desarrollo Económico Local depende mucho del ámbito y de la capacidad de las unidades locales a cargo (Cravacuore, 2007: 16).

Según las características endógenas del desarrollo económico local mencionadas en el cuadro anterior, el gobierno central juega un papel fundamental como estrategia principal ya que, bajo esta perspectiva, de este depende la correcta implementación de programas en función de los distintos niveles de gobierno, con capacidad institucional y fundamentalmente con la participación ciudadana.

Es importante entonces entender cómo se ha llevado a cabo y como se está llevando el proceso de descentralización en el Ecuador y poder observar en qué medida, según las reflexiones anteriormente hechas, el gobierno central proporciona el camino a seguir en el tema de la descentralización, transferencia de competencias e institucionalidad para así poder entender cómo se esperaría que esto repercuta en el DEL del país. Éste conlleva nuevos desafíos para la mayoría de los gobiernos locales, entre ellos los de promover la cohesión social, abrirle espacios al espíritu empresarial, estimularla innovación y manejar las inquietudes e intereses del sector privado y de los gobiernos vecinos. (BID, 2010:28)

### *Proceso de descentralización en el Ecuador*

La descentralización en el Ecuador adquiere significancia a partir de los años 90, época en la que se establece como tarea fundamental la reforma y la reconstrucción del Estado desde el enfoque neoliberal (Mora, 2002:23). El debilitamiento de la capacidad del Estado fue el escenario en el que se desarrolló el auge político y discursivo de la descentralización. A finales de la década de los 90, comenzaron a plantearse las reformas de segunda generación post consenso de Washington, en las que se impulsaba la misma lógica de mercado por sobre la lógica de Estado pero estaba acompañada por instituciones políticas estables con rostro social y humano (CNC, 2011).

El nuevo Estado ecuatoriano hace una apuesta por la búsqueda de su autonomía, es decir, a generar mecanismos capaces de sobrepasar los utilitarios intereses de los grupos económicos de poder y la mirada de grupos sociales centrados en la reivindicación de intereses concretos y parcializados. En ese sentido, el Estado vuelve a tener un rol fundamental como rector y garante de derechos, su accionar debe velar por los colectivos y el ciudadano de manera integral, y debe hacerlo a través de política pública, acceso equitativo a bienes y servicios públicos y medios efectivos de restitución de derechos. (Skocpol, 2007: 169)

Dentro de ese marco, la Constitución vigente da la pauta a un nuevo régimen de desarrollo planificado, participativo y descentralizado que busca la recuperación de la soberanía y la consecución del buen vivir y establece al Plan Nacional de Desarrollo como uno de sus pilares fundamentales hacia la construcción de un Estado democrático para el Buen Vivir que; a más de recuperar y fortalecer las capacidades de planificación, regulación, control y redistribución del Estado; apuesta a la consolidación de un Estado policéntrico<sup>13</sup> que supere las diferencias y desigualdades en el territorio ecuatoriano que no se ha visto

---

<sup>13</sup>La construcción de un Estado policéntrico conlleva necesariamente la aplicación de la cohesión territorial como principio para las actuaciones públicas encaminadas al desarrollo territorial, pues su objetivo es alcanzar una

beneficiado, en igualdad de condiciones, ni de las políticas públicas nacionales, ni de la distribución de recursos del presupuesto general del Estado (CNC, 2011).

Al momento, el Gobierno Nacional dentro de su estrategia de construcción de un Estado democrático que procure el Buen Vivir de las y los ecuatorianos, ha establecido como política la recuperación de las facultades de rectoría, planificación, regulación y control del Ejecutivo que dará paso a la conformación de un Estado policéntrico, desconcentrado y descentralizado, articulado entre los distintos niveles de gobierno (SENPLADES 2011).

Es entonces que, la descentralización no solo debe producir un nuevo funcionamiento al interior de los distintos niveles de gobierno: al mismo tiempo debe ser un proceso que permita una nueva articulación con base en la integralidad del Estado y la totalidad de sus interrelaciones verticales y horizontales (Falconí y Muñoz, 2007: 22-23).

Según la definición de la SENPLADES, la descentralización de la gestión del Estado es: la transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias, con los respectivos talentos humanos, financieros, materiales y tecnológicos, desde el Gobierno Central hacia los Gobiernos Autónomos Descentralizados, GAD (provinciales, municipales y parroquiales) (SENPLADES, 2011). Para lograrlo, de acuerdo a lo dispuesto en la Constitución y en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), quien en su Art. 1 establece la organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio; el régimen de los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados y los regímenes especiales, con el fin de garantizar su autonomía política, administrativa y financiera y además desarrollo (COOTAD, 2010: 4).

El COOTAD tiene como uno de sus objetivos fundir en un solo cuerpo legal las normas que deban regir la actividad administrativa de los gobiernos autónomos descentralizados, permitiendo simplificar y unificar las distintas leyes que los regularon en razón del anterior orden constitucional. En ese sentido, el Código incorpora un conjunto de disposiciones que facilitan los procedimientos administrativos, así como la estructura organizacional de los gobiernos. Cabe señalar, que este Código establece un conjunto de normas comunes para la gestión administrativa, el funcionamiento y la estructura organizacional de todos los niveles de gobiernos autónomos descentralizados, favoreciendo la homologación e integración administrativa, la complementación y la compatibilidad entre los mismos (Solíz y Hernández, 2010:11).

Dentro del ámbito territorial rural, que es en el cual se enmarca esta investigación, el COOTAD en su artículo 64 establece entre otras, las siguientes funciones del GAD parroquial rural:

- Promover el desarrollo sustentable de su circunscripción territorial parroquial, para garantizar la realización del buen vivir a través de la implementación de políticas públicas parroquiales.

---

adecuada articulación entre todos los miembros de una comunidad territorial y un acceso equitativo de bienes y servicios públicos (SENPLADES, 2008:7).

- Diseñar e impulsar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio.
- Implementar un sistema de participación ciudadana para el ejercicio de los derechos y avanzar en la gestión democrática de la acción parroquial.
- Elaborar el plan parroquial rural de desarrollo; el de ordenamiento territorial y las políticas públicas.
- Vigilar la ejecución de obras y la calidad de los servicios públicos y propiciar la organización de la ciudadanía en la parroquia.
- Fomentar la inversión y el desarrollo económico especialmente de la economía popular y solidaria, en sectores como la agricultura, ganadería, artesanía y turismo, entre otros, en coordinación con los demás gobiernos autónomos descentralizados.

Estas funciones establecen claramente las atribuciones de los GAD parroquiales rurales y cuál es su importancia en el proceso de descentralización. El COOTAD también define cuáles son las áreas importantes de intervención a través de una estratificación de sectores que se presenta en el cuadro a continuación:

**Cuadro No. 4**  
**Definición de sectores a intervenir según el COOTAD. (Art. 1009)**

<i><b>Sectores.-</b> Son las áreas de intervención y responsabilidad que desarrolla el Estado en general. Esta definición que se recoge en el artículo 109 del COOTAD, implica que tienen el alcance más amplio e integral y, según su organización, pueden constituir un sistema sectorial, por ejemplo, salud, educación, ambiente, etc.</i>		
<b>Sectores</b>	<b>Definición</b>	<b>Ámbitos</b>
<b>Privativos</b>	Son aquellos sectores en los que, por su naturaleza estratégica de alcance nacional, todas las competencias y facultades corresponden exclusivamente al gobierno central y, por tanto, no son descentralizables.	La defensa nacional, protección interna y orden público; las relaciones internacionales; las políticas económica, tributaria, aduanera, arancelaria, fiscal y monetaria; de comercio exterior; y de endeudamiento externo
	Son aquellos en los que el Estado <sup>14</sup> , en sus diversos niveles de gobierno, se reserva todas sus competencias y facultades, dada su decisiva influencia	La generación de energía en todas sus formas; las telecomunicaciones; los recursos naturales no renovables; el transporte y la refinación de hidrocarburos;

<sup>14</sup> Se refiere al “Estado”, no exclusivamente el Gobierno central, para quien se reserva la rectoría y la definición del modelo de gestión, no el resto de facultades, especialmente, la gestión.



<b>Estratégicos</b>	económica, social, política o ambiental. En estos sectores, la facultad de rectoría y la definición del modelo de gestión corresponden de manera exclusiva al gobierno central.	la biodiversidad y el patrimonio genético; el espectro radioeléctrico; el agua; y los demás que determine la Ley
<b>Comunes</b>	Son todos los demás sectores de responsabilidad del Estado, susceptibles de mayor o menor nivel de descentralización y desconcentración, de acuerdo con el principio de subsidiariedad <sup>15</sup> , la naturaleza de los servicios públicos y las actividades a los que estos se refieren.	<b>Alta desconcentración:</b> Educación, Salud, Relaciones Laborales, Industrias y productividad <b>Alta descentralización:</b> Agricultura, Ambiente, Turismo, Cultura, Deporte, Inclusión Social, Planificación.

Fuente: SENPLADES

Elaboración: SENPLADES

Conjuntamente con el COOTAD se desarrolla un modelo de descentralización obligatoria y progresiva a través del Consejo Nacional de Competencias (CNC), como organismo técnico integrado democráticamente por un representante de cada nivel de gobierno, que coordina el proceso de transferencia de competencias desde el gobierno central a los GAD (SENPLADES, 2011). Es también el responsable de la administración, las fuentes de financiamiento y la definición de políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios en el desarrollo territorial.

El Consejo Nacional de Competencias tiene, entre otras, la responsabilidad de construir el Plan Nacional de Descentralización (PND), como el instrumento mediante el cual se registrará el proceso de descentralización a implementarse en los próximos cuatro años en el Ecuador y que tiene como objetivos lograr el fortalecimiento de todos los niveles de gobierno, establecer la progresividad de la entrega de competencias constitucionales y la equidad territorial en el país (SENPLADES, 2011).

En definitiva, el nuevo modelo de descentralización tiene en la solidaridad y la equidad interterritorial dos de sus principios fundamentales así como el fortalecimiento institucional y participación ciudadana, democratización de bienes y servicios públicos, entre otros.

La descentralización fiscal se transforma en componente central dentro del nuevo modelo; por un lado, se busca una transferencia de recursos del presupuesto general del Estado a través del modelo de equidad territorial en la provisión de bienes y servicios públicos para la transferencia del 21% de los ingresos permanentes y del 10% de los ingresos no permanentes, que tiene por objeto distribuir solidariamente esos recursos bajo criterios de tamaño de población, densidad de la población,

<sup>15</sup> El principio de subsidiariedad ha debido evolucionar desde un criterio liberal de exclusión de la presencia del Estado, a uno social de acercamiento del poder a la población. En este sentido implica privilegiar la gestión de los servicios, competencias y políticas públicas por parte de los niveles de gobierno más cercanos a la población, pero con el fin de mejorar su calidad y eficacia, y alcanzar una mayor democratización y control social de los mismos.

necesidades básicas insatisfechas, logros en el mejoramiento de los niveles de vida, capacidad fiscal, esfuerzo administrativo y cumplimiento de metas del Plan Nacional de Desarrollo y del plan de desarrollo de cada GAD (SENPLADES 2011).

# ***Proyecto Tren Ecuador***

## ***Introducción***

Este capítulo detalla la nueva perspectiva que tiene FEEP para el proyecto tren Ecuador. Se amplía a detalle el giro de negocio de la empresa pública, sus objetivos estratégicos, emprendimientos con la comunidad, entre otros. Este análisis permite entender de mejor manera cuál es la relación del proyecto Tren Ecuador con la comunidad San Bartolomé de Romerillos, ya analizada en el capítulo anterior. Este capítulo describe también cual ha sido el proceso histórico que ha tenido el tren en el país y cuáles fueron sus repercusiones o hitos importantes para la época, todo esto con el fin de entender de mejor manera la situación actual del ferrocarril ecuatoriano.

## ***Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (FEEP)***

### ***Historia del ferrocarril en el Ecuador***

Para la época de 1870, uno de los pocos países en Latinoamérica que carecía de su propio ferrocarril fue el Ecuador pese a los varios intentos fallidos que databan desde el gobierno del presidente García Moreno. En el mismo año, varios países suramericanos y europeos, entre esos Ecuador, conformaron en ese entonces la Comisión Intercontinental de Ferrocarriles con el propósito de identificar las posibles rutas para un ferrocarril interamericano<sup>16</sup> (Uggen, 2002:10). Años después en 1872, durante la segunda presidencia de Gabriel García Moreno, se inició la construcción del entonces conocido “Ferrocarril del Sur”<sup>17</sup>.

Desde sus inicios el ferrocarril ecuatoriano se construyó con la visión de ser símbolo de unidad nacional, el ser responsable de la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros y carga por vía férrea lo convirtió en un eje primordial para el desarrollo del país. Según Kim Clark, la primera locomotora en el país rodó el 18 de julio de 1873 desde la estación de Yaguachi (Clark, 2004:37). Al año siguiente, el 1 de mayo, empezó a funcionar el primer servicio regular, entre Yaguachi y Milagro, ambas poblaciones ubicadas en la provincia del Guayas.

Para 1880 pocos fueron los avances que se realizaron en torno al ferrocarril, la lentitud de la obra se explicaría por la desconfianza que los inversionistas podían asumir ante un clima de revueltas y

---

<sup>16</sup>La comisión nombró al Coronel William F. Shunk como jefe de los equipos topográficos para el levantamiento perimétrico desde Guayaquil-Ecuador hasta Popayán-Colombia. Lamentablemente los estudios no pudieron llevarse a cabo por falta de inversionistas y coyuntura política (International Railway Commission, 1980:125)

<sup>17</sup> Conocido así debido a la coyuntura de la época, su ubicación geográfica y también debido a que el 27 de enero 1875 el entonces presidente del Ecuador García Moreno había expedido el primer reglamento de tráfico para el ferrocarril, y lo denominó “Ferrocarril del Sur” (García, 2008:35).

derrocamientos que se habían vuelto comunes a la época, adicional al poco financiamiento<sup>18</sup> y garantías de pago que se necesitaban para el proyecto. (Castro, 2006: 80-82).

En 1885, el entonces presidente José María Plácido Caamaño interesado vivamente en el tema de la continuación de los trabajos en el ferrocarril, contrató asesoría para surcar el desafío más serio de su construcción, el tramo de ascenso a la cordillera (Castro, 2006: 85-86). Hacia 1887, la vía conectaba directamente entre Durán y Chimbo, y se estudiaba como cruzar el dificultoso tramo entre Chimbo y Sibambe (García, 2008:36).

La construcción solo tomó forma cuando el general Eloy Alfaro llegó a la presidencia en 1895 (Clark, 2004:60-77). Este presidente se propuso retomar y llevar a término el viejo proyecto del ferrocarril del puerto de Guayaquil a Quito en medio de una gran campaña opositora liderada por conservadores y liberales de la época<sup>19</sup> (Gaterlmann, 2008: 45). Su sueño y objetivo principal era, bajo cualquier circunstancia, llevar a cabo el proyecto de construcción del "Ferrocarril Transandino" hasta la ciudad de Quito (García, 2008:53). Según consta en las investigaciones hechas por García, el día en el que Eloy Alfaro llegó a la presidencia, en una parte de su discurso hizo referencia al ferrocarril diciendo:

[...] La revolución liberal en el Ecuador, tiene que ser esencialmente social, y sin el ferrocarril, sin esta liza abierta a todas las aptitudes, a todas las inteligencias, a todas las actividades mediante el desarrollo amplio, [...], no se alcanza ni a concebir la transformación moral, intelectual y física que la ley del progreso demanda para el triunfo de una vida radiante en la verdadera democracia (García, 2008:78).

Estas palabras muestran el interés total que puso Alfaro para la construcción del ferrocarril, como vio en el uno de los más grandes ideales para el país y en donde evidentemente encontraba un símbolo de libertad, democracia y unión para el pueblo.

El 17 de junio de 1897, el gobierno de turno firmó un acuerdo sobre la construcción del "ferrocarril más difícil del mundo"<sup>20</sup> con los norteamericanos Archer Harman y Edward Morely (Uggen, 2002: 17). Harman realizó los estudios preliminares del ferrocarril y sometió su propuesta a Alfaro. Para fin del año, se constituyó "The Guayaquil and Quito Railway Company". Este nombre debido a que se planificó que el tren únicamente atravesase las distancias de Quito a Guayaquil y el nombre de la compañía está en inglés debido a la descendencia americana de los principales inversionistas (Castro, 2006:96).

---

<sup>18</sup> Fue recién para 1861 que la Convención Nacional reunida en Quito autoriza al poder Ejecutivo celebrar contratos con empresarios nacionales y extranjeros para la construcción de ferrocarriles o caminos de ruedas (García, 2008:24).

<sup>19</sup> Se creía que era imposible poder surcar los Andes por medio del ferrocarril y que la idea de su creación era únicamente por ganar fuerza política por parte de Alfaro. La iglesia había asumido una oposición frontal de lucha contra el nuevo régimen y el financiamiento de la obra era casi imposible (Castro, 2006:96).

<sup>20</sup> Denominado así especialmente por el tramo ubicado en Riobamba - Nariz del Diablo, en donde el tren desciende 800 metros en el zig-zag de la formación rocosa que, por su dificultad y forma, fue denominada con esta alusión al demonio. Esta bajada permite sentir el cambio de climas desde el altiplano hasta el litoral (Gaterlmann, 2008: 23).

Se presentaron varias complicaciones para el inicio de la compañía ya constituida, presiones políticas, oposición del clero y el financiamiento total de la obra (Clark, 2004:107). Con este particular, Harman, con la autorización de Alfaro, partió para Inglaterra en búsqueda de capitales que puedan costear los trabajos (Castro, 2006:97).

Después de tantas peripecias, comenzó la construcción planificada en distintos tramos del ferrocarril recién para el 1899. Lamentablemente la frecuente actividad sísmica amenazaba con frecuencia el progreso de los trabajos, la precipitación lluviosa a menudo provocaba inundaciones y con ello enfermedades y plagas (Castro, 2006:108). Según cuenta el historiador Karl Gartelmann en sus publicaciones del libro “Nariz del Diablo y Monstruo Negro”, muchas vidas se perdieron en la construcción de lo que se considera como una obra maestra de ingeniería: un camino completamente en zig-zag cavado en la roca, que permite al tren avanzar y retroceder hasta alcanzar la altura necesaria hasta Alausí (Gartelmann, 2008: 34).

Como se puede apreciar en 26 años, (desde 1873 hasta 1899) el ferrocarril tuvo al menos seis intentos fallidos de construcción debido a varios factores, principalmente el económico. La idiosincrasia de las cúpulas que manejaron el país en ese período, adicional a los problemas políticos y estructurales que representó la construcción de una vía férrea en el país, hicieron de la construcción del ferrocarril prácticamente, una utopía.

Continuando con la historia, en 1905 el ferrocarril llegó por primera vez a Riobamba, en la sierra centro del Ecuador. Desde Riobamba, la construcción fue más fácil y se logró llegar al punto más alto de la ruta a 3604 metros de altura (Castro, 2006:99). El 29 de noviembre de 1906 el ferrocarril llegó a Ambato, pero el júbilo que trajo su llegada estalló finalmente en Quito en 1908 cuando arribo la locomotora número 8 conducida por el maquinista Arturo Munizaga (Castro, 2006:109).

Parecería ser que con ello, la oposición y la incredulidad que mantuvo la cúpula de la iglesia católica hacia la construcción del ferrocarril terminó junto ese día debido a que, el entonces arzobispo de Quito Federico González Suarez envió un telegrama al presidente Eloy Alfaro reconociendo su esfuerzo y la importancia de su obra y temporalmente, desaparecieron todo tipo de rivalidades políticas en ese sentido (FEEP, 2001: 15).

Según las memorias institucionales de FEEP, continuando con el sueño de eliminar distancias entre Quito y Guayaquil, en Durán comienza la línea ferroviaria hacia Quito con una longitud de 447 kilómetros (la línea más importante del trazado de la vía férrea en ese entonces) (FEEP, 2011:7). Desde ahí comienza el tramo de montaña que atraviesa la vía Huigra -Sibambe<sup>21</sup>- Alausí y Palmira - Riobamba a 2753 metros de altura y la vía continúa en descenso vía Ambato - Latacunga a Quito en donde se ubica a 2817 metros sobre nivel del mar (Castro, 2006: 121).

La construcción histórica de la vía férrea nacional constituyó un evidente punto de convergencia que aglutinó voces que sobrepasaron convicciones políticas, conformaciones sociales, y formas de pensamiento de la época (Castro, 2006:13), logrando vencer todas las dificultades que se presentaron a

---

<sup>21</sup>En Sibambe, provincia de Chimborazo empieza el tramo conocido como “Nariz del Diablo”, hasta alcanzar el punto culminante del recorrido férreo a 3609 metros sobre nivel del mar(<http://www.sibambe.net/historia.html> 15-03-2012).

lo largo del camino. Pero no todo estaba hecho aún, desde principios de la época colonial, se planteó la necesidad de unir Quito con la región del Pailón<sup>22</sup>, siendo así como se empieza a promover lo que en un futuro será denominado como el “Ferrocarril del Norte” (FEEP, 2001: 45). Después de un arduo trabajo y lograr vencer las dificultades que se presentaron para la construcción de esta ruta, la coronación del tramo Quito – San Miguel de Ibarra, capital de la provincia de Imbabura, se produjo en Julio de 1929 (Castro, 2006:129). Tras la construcción de esa ruta, la siguiente gran aspiración en ese entonces fue la construcción del ferrocarril Ibarra – San Lorenzo, la cual se vio cristalizada el 26 de agosto de 1957 con la llegada de la primera locomotora (Castro, 2006:133).

Tres años después San Lorenzo ya contaba con dos vías de comunicación, el ferrocarril y el servicio de cabotaje, ambos permitieron la entrada de barcos de alto calado, originando así nuevas fuentes económicas a través de la exportación de tagua, caucho, madera rolliza, cáscara de mango, azúcar negra, entre otros productos (Lorenzo del Pailón, 2012).

Sin embargo, la historia del ferrocarril ecuatoriano no se remite únicamente a los dos grandes sistemas denominados Ferrocarril del Norte y Sur, en realidad constituía una idea más ambiciosa y de connotación nacional que nunca llegó a concretarse en toda su dimensión debido a varios factores como la inestabilidad política, las profundas crisis económicas de origen interno y externo y la ausencia de una planificación en este sentido (Castro, 2006:157). Los ferrocarriles al Oriente, el de Manabí, El Oro o Salinas, así como los australes tuvieron un desarrollo lento y poco trascendente en la vida nacional (García, 2008: 309), quizá si hubieran sido concluidas en el tiempo del auge ferroviario, otro hubiera sido su aporte histórico para el Ecuador (Castro, 2006: 160).

Inaugurado el ferrocarril muchas cosas cambiaron, el Ecuador ya contaba con un medio mecánico que le permitía tener un comercio regular y un movimiento fluido de pasajeros y de carga (Castro, 2006:200). Según el escritor Isaac Barrera, el ferrocarril además, contribuiría a una nueva manera de vivir en materia de comercio, educación, cultura y actividades económicas (Clark, 2004:115). El paso del tren logró incorporar a muchas poblaciones, antes separadas en términos culturales, a sistemas regionales (Kingman y Espín, 2008:199).

Para 1940, ya estuvo establecida la empresa de “Ferrocarriles Nacionales”, la cual contribuyó a través de la creación de su departamento de exportación, que procuraba dar las facilidades del caso para que los exportadores coloquen sus productos a transportarse en forma gratuita y gestionaba la rebaja de los fletes marítimos necesarios y la búsqueda de mercados para ellos (Castro, 2006: 300).

Es en estas condiciones que el ferrocarril no solo era parte de la vida del Ecuador, otras naciones del continente también esperaban que este medio de transporte sea un elemento integrador, que incentive el comercio y por ende sea un instrumento generador de riqueza de los pueblos. Hasta la década de 1950 “The Guayaquil and Quito Railway Company” fue el principal medio de transporte en el Ecuador para pasajeros y carga (Pino, 2008:261).

---

<sup>22</sup>El “Camino del Pailón” se llamaba al trayecto que partiendo de Quito, atravesaba la ciudad de Ibarra, atraviesa los pueblos del valle del Chota hasta llegar a la población de San Lorenzo en Esmeraldas (Castro, 2006:123).

Es entonces que, en 1951 en la presidencia de Galo Plaza el 26 de noviembre de 1971 en el registro oficial número 973, el Congreso Ecuatoriano crea por la ley la Empresa Nacional de ferrocarriles del estado (EFE):

[..] es deber fundamental del estado asegurar la organización y supervivencia de las líneas férreas en explotación como fuente de intercambio social, cultural y comercial en el país; así como también de los ferrocarriles en construcción proyectados para contribuir al mejoramiento y desarrollo de la patria. [...] La EFE es una institución de derecho público y autónomo, su representación la ejerce el presidente del directorio y sus fondos se consideran independientes de los del fisco.

Art. 2: Las normas que deben orientar la actividad de la empresa propenderán al desarrollo de la economía nacional.

Art. 3: El directorio de la EFE está compuesto por: un delegado del poder legislativo, un representante del poder ejecutivo designado por el Ministerio de Obras Públicas, un delegado de la junta monetaria, un delegado por la junta encargada de la vigilancia de la construcción del ferrocarril Sibambe-Cuenca, dos delegados por las cámaras de comercio, agricultura e industrias de la costa y la sierra que serán designados según los colegios electorales según el reglamento que dictará el Ministerio de Economía, un delegado de los sindicatos ferroviarios, el jefe del estado mayor de las Fuerzas Armadas. [...] Los delegados durarán en sus funciones dos años y podrá ser indefinidamente reelegido.

Art. 8: El directorio en pleno procederá a dictar sus propios estatutos y reglamentos en los que se debe contemplar principalmente: las facultades y atribuciones del directorio, la organización técnica y administrativa del personal, los principios a que debe sujetarse la gestión económica y financiera de la empresa, la fijación de tarifas y fletes y todas las normas necesarias para el mejor funcionamiento de la empresa en todas sus manifestaciones (RO 1951, 973).

Bajo esa normativa, la EFE desde su creación fue totalmente en descenso y llegó a estar casi 50 años completamente en quiebra. Como se puede apreciar en los artículos 2, 3 y 8 de la creación de la EFE, su estructura orgánica entorpeció totalmente el buen desarrollo de la empresa. La existencia de un directorio extremadamente amplio (alrededor de diez miembros) hizo que mucho tiempo cada uno velara por sus intereses políticos y económicos y no permitió que se logre planificar correctamente a futuro.

En los años 70 y 80 el país se acercaba cada vez a la modernización, ya no interesaba tanto realizar transporte de pasajeros a través del ferrocarril sino más bien el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (miembro importante del directorio de la EFE) buscaba fomentar la creación de carreteras para transporte público de pasajeros (Castro, 2006:201).

Coincidiendo con el boom del petróleo de ese entonces, el ferrocarril ha venido sufriendo un constante proceso de deterioro y abandono. Los accidentes naturales, los deslaves, la caída de los puentes como resultado del desbordamiento de los ríos, por la dureza de las estaciones invernales y el fenómeno de “El Niño”, ahondaron más al problema de la competencia con el transporte por carreteras, el desinterés de los gobiernos que se han sucedido y la consiguiente falta de asignación de recursos económicos para su mantenimiento, han incidido en la pérdida de importancia y vigencia del tren (Coba, 2008:34).

Bajo estos antecedentes, el gobierno de turno toma el reto de modernizar a la EFE y enfrentar todos los problemas estructurales, económicos y financieros a los que la empresa se enfrentaba y crea la nueva empresa de FEED bajo una nueva perspectiva y enfocándose sobre todo a que el giro de negocio ya dejó de ser el transporte de pasajeros. A continuación se analiza a detalle cómo se lleva a cabo este proceso de cambio.

### *La Empresa de Ferrocarriles del Ecuador en la actualidad*

Ante la ya mencionada indiferencia de los últimos gobiernos de turno quienes consideraron que el transporte por vía terrestre era más viable y menos costoso, se presentó un progresivo deterioro al sistema de transporte ferroviario. Según el análisis hecho por FEED las características con las que vino el deterioro del sistema fueron varias, entre ellas: el derecho de vía estuvo amenazado por invasiones y agresiones contra la línea férrea y contra otras propiedades de Ferrocarriles del Ecuador, la falta de decisión política, la inmovilización del aparato burocrático, la pasividad de los actores del proceso en la toma de decisiones, así como las reformas a la ley con injerencia en temas ferroviarios, condenaron a la Empresa a la suspensión del servicio, debido a la falta de asignación de recursos para inversión (FEED 2011: 3). Al 2007, la situación de deterioro y colapsó la vía férrea, terminales, instalaciones y equipo lo cual llevó al declive y abandono del sistema ferroviario del Ecuador.

La Constitución de la República del Ecuador (CRE) en su Art. 315 faculta al Estado a: constituir empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos o de bienes públicos y de otras actividades económicas. Con este antecedente la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos (EFE) se convierte en Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, el 26 de abril del 2010 con Decreto Ejecutivo No. 313. El decreto en EL Art.1 manifiesta:

[...] Créase la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública -FEED-, como una persona jurídica de derecho público, con patrimonio propio, dotada de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa, operativa y de gestión: que se encuentra bajo la coordinación del Ministerio Coordinador de Patrimonio, acorde con los objetivos establecidos en el Sistema Nacional de Planificación, la Ley Orgánica de Empresas Públicas, su reglamento general y este decreto ejecutivo (CRE, 2008:).

La empresa de FEED tiene como misión administrar y operar con eficiencia el sistema ferroviario turístico - patrimonial y contribuir al desarrollo socioeconómico del país, mediante el fortalecimiento de las actividades productivas, que fomenten el turismo y la valoración histórico-patrimonial. Para viabilizar el sistema FEED ha propuesto tres objetivos estratégicos que son: recuperar la Infraestructura del Sistema Ferroviario Ecuatoriano; fomentar el desarrollo económico local y la participación de los actores públicos y privados, bajo un enfoque turístico, patrimonial, cultural y solidario y finalmente estructurar una empresa pública que administre eficientemente el sistema ferroviario turístico patrimonial, y que responda a las necesidades de la demanda y de la gestión empresarial moderna (FEED, 2011:2).



## *Situación financiera de FEEP*

Para analizar de una manera integral a la nueva Empresa de Ferrocarriles del Ecuador y cuál es su perspectiva a futuro con el reestructurado Tren Ecuador, es importante visualizar la situación financiera bajo la que se desenvuelve, que a manera general no es muy alentadora.

Según los datos presentados por la empresa de FEEP para el cierre del año 2011 se tiene el siguiente estado de situación financiera:

**Tabla No. 1**  
**Estado de situación financiera FEEP al 31 de Diciembre del 2011**

<b>ACTIVOS</b>	
<b>CORRIENTES</b>	<b>86.140.241,37</b>
DISPONIBILIDADES	190.953,37
ANTICIPOS DE FONDOS	38.537.269,42
CUENTAS POR COBRAR	8.513.596,16
DEUDORES FINANCIEROS	1.182.160,43
EXISTENCIAS DE BIENES DE USO Y CONSUMO PARA INVERSION	37.716.261,99
<b>FIJOS</b>	<b>345.629.142,74</b>
BIENES DE ADMINISTRACION	345.629.142,74
<b>INVERSIONES EN PROYECTOS Y PROGRAMAS</b>	<b>87.169.322,90</b>
INVERSIONES EN OBRAS EN PROCESO	46.723.386,14
INVERSIONES EN PROGRAMAS EN EJECUCION	51.233.838,29
<b>OTROS</b>	<b>913.850,41</b>
EXISTENCIAS PARA CONSUMO	913.850,41
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>519.852.557,42</b>
<b>PASIVOS</b>	
<b>CORRIENTES</b>	<b>15.337.720,31</b>
DEPOSITOS DE TERCEROS	10.856.350,98
CUENTAS POR PAGAR	3.852.490,13
FINANCIEROS	628.879,20
<b>TOTAL PASIVOS</b>	<b>15.337.720,31</b>
<b>PATRIMONIO</b>	<b>504.514.837,11</b>
PATRIMONIO PUBLICO	399.432.632,90
RESULTADOS DE EJERCICIOS	105.082.204,21
<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>504.514.837,11</b>

Fuente: SENPLADES

Elaboración: Andrea Cadena

Este estado de situación financiera se refleja de manera principal la cifra a la que alcanza la inversión realizada en activos fijos en todo lo que lleva la restructuración del sistema ferroviario, cifra que

asciende a 345'629.142,74 USD. Conjuntamente a este análisis, en la tabla a continuación se presenta el estado de resultados para el año 2011:

**Tabla No. 2**  
**Estado de resultados de FEEP al 31 de Diciembre del 2011**

<b>RESULTADO DE EXPLOTACION</b>	<b>1.127.953,28</b>
VENTA DE BIENES Y SERVICIOS	1.127.953,28
<b>RESULTADO DE OPERACIÓN</b>	<b>-24.567.729,80</b>
INVERSIONES PUBLICAS	-10.787.901,53
REMUNERACIONES	-11.828.725,20
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	-1.945.337,91
GASTOS FINANCIEROS Y OTROS	-5.765,16
<b>TRANSFERENCIAS NETAS</b>	<b>98.513.886,01</b>
TRANSFERENCIAS RECIBIDAS	98.890.783,63
TRANSFERENCIAS ENTREGADAS	-376.897,62
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>856.005,58</b>
RENTAS DE INVERSIONES Y OTROS	856.005,58
<b>OTROS INGRESOS Y GASTOS</b>	<b>2.897.211,73</b>
RENTAS DE INVERSIONES Y OTROS	2.897.211,73
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>78.827.326,80</b>

Fuente: SENPLADES

Elaboración: Andrea Cadena

Dentro de este estado de resultados se registra en la cuenta “resultado de la explotación” a los ingresos generados por la venta de bienes y servicios, que en este caso por el giro de negocio de FEEP sería el ingreso obtenido fruto de la venta de pasajes. Este ingreso es de 1'127.953,28 USD, asumiendo que la cifra presentada en el balance es la correcta, si se divide la cifra para los 12 meses del año tenemos ingreso mensual de 93.966, 11 USD. Si contrastamos estas cifras con los altos rubros en inversiones públicas, remuneraciones y bienes y servicios de consumo, es imposible pensar que tan solo el ingreso de la venta de pasajes sea rentable para FEEP.

El rubro perteneciente a remuneraciones alcanza un total de 11'828.725,20 USD, (985.727,1 USD mensual) es decir, tan solo el rubro de remuneraciones es alrededor de 10 veces más grande y si lo contrastamos con el ingreso obtenido en la venta de pasajes (bajo esa misma tendencia de pasajeros) tenemos que aproximadamente en 10 años y medio se logrará recaudar un año de remuneraciones. Pero pese a estas cifras, el resultado del ejercicio es positivo debido a que se registra las transferencias netas hechas por el Estado a FEEP que en el 2011 ascendieron a 98'513.886,01.

Pese a las observaciones ya mencionadas, FEEP registró un superávit de 11'992.890,70 en el ejercicio del año 2011 según se muestra en el siguiente estado de flujo de efectivo:

**Tabla No. 3**  
**Estado de flujo del efectivo de FEEP al 31 de Diciembre del 2011**

<b>FUENTES CORRIENTES</b>	<b>14.914.967,06</b>
Venta de Bienes y Servicios	1.127.953,28
Rentas de Inversiones y Multas	530.838,26
Transferencias Corrientes	13.065.306,90
Otros Ingresos	190.868,62
<b>USOS CORRIENTES</b>	<b>14.213.792,49</b>
Gastos en Personal	11.747.014,52
Bienes y Servicios de Consumo	2.084.115,19
Otros Gastos	5.765,16
Transferencias Corrientes	376.897,62
<b>SUPERAVIT/DEFICIT CORRIENTE</b>	<b>701.174,57</b>
<b>FUENTES DE CAPITAL</b>	<b>85.825.476,73</b>
Transferencias de Capital	85.825.476,73
<b>USOS DE PRODUCCION, INVERSION Y CAPITAL</b>	<b>74.533.760,60</b>
Gastos en Personal para Inversión	4.015.719,81
Bienes y Servicios de Inversión	34.081.547,91
Obras Públicas	35.478.058,32
CUENTAS POR PAGAR OTROS GASTOS DE INVERSION	562.302,31
Inversiones en Bienes de Larga Duración	396.132,25
SUPERAVIT/DEFICIT DE CAPITAL	11.291.716,13
<b>SUPERAVIT O DEFICIT BRUTO</b>	<b>11.992.890,70</b>

Fuente: SENPLADES

Elaboración: Andrea Cadena

Sería importante conocer a detalle el desglose de las cuentas para entender el porqué de ciertas cifras y por qué se repiten en algunos casos, hasta el momento de la investigación no se pudo acceder al detalle de las cuentas por parte de FEEP. Sin embargo, está en duda la rentabilidad que tendría la empresa, aunque registre superávit como se observa en la tabla anterior. Si se quitan todas las transferencias realizadas a la empresa y se registran únicamente los gastos, la empresa no es sólida financieramente, para muestra el análisis que hizo con el tema de las remuneraciones.

Ahora bien, cabe recalcar que FEEP está un proceso de modernización y reestructuración del corredor turístico ferroviario y según a manifestado la propia empresa y las autoridades de los ministerios encargados, al momento se están realizando fuertes inversiones (en infraestructura principalmente) y por ende los retornos al capital no serán visualizados en el corto plazo. Adicionalmente, como manifiesta FEEP es una empresa patrimonial turística y los réditos que esta obtiene no son únicamente económicos sino también sociales (dinamización de las economías locales) y culturales (valoración del patrimonio).

Es pertinente entonces analizar bajo las cifras anteriormente expuestas, cuál es la sostenibilidad de la empresa de ferrocarriles en esas condiciones, en la cual sus ingresos por el giro de negocio (venta de pasajes) constituyen el 0,94% del total de presupuesto que la empresa necesita para cumplir con sus planes de programación anual.

Si bien es cierto que el compromiso presidencial del gobierno actual en relación al tema es lograr la recuperación de todos los tramos del corredor turístico ferroviario (Véase Anexo No. 3), los costos de ello son sumamente altos mientras que los ingresos obtenidos en teoría se mantienen, debido a que geográfica y físicamente no se puede ofertar mayores rutas en ciertos tramos aunque la demanda así lo exija. Al cierre del 2011 FEEP tuvo un gasto corriente que ascendió a 14'350.346,63 USD y un gasto de inversión de 105'305.584,09 USD, es decir un total de 119'665.930,72 USD (FEEP, 2011).

Según los datos publicados en la página web institucional de FEEP, el escenario planificado para este 2012 presenta cifras aun mayores, un gasto de inversión alrededor de 114'000.000 USD y un gasto corriente que oscila los 16'000.000 USD. Estos gastos de inversión se prevén al menos hasta el 2015, esto significaría que las transferencias del estado a la empresa seguirán sin obtener retornos al capital por todo este tiempo al menos. Ahora bien, si la perspectiva de ingresos económicos está lejana, la empresa debería posicionarse como un eje dinamizador de las economías locales a través de sus emprendimientos turísticos en las estaciones del tren (tal cual consta en su objetivo estratégico) y tratar así de generar valor adicional social. Para lograrlo, adicionalmente a la inversión en rehabilitación del sistema ferroviario se debería canalizar inversión también para capacitar a las comunidades por donde atraviesa el tren en temas de turismo, hacer un análisis detallado de sus economías locales y ver cómo podrían relacionarse con la actividad del tren en cada una de las estaciones, es decir realizar inversión en capital humano a la par de la inversión y rehabilitación física de las estaciones.

El escenario para FEEP se presenta con algunas fortalezas, una de ellas quizá la más importante es el firme apoyo que tiene la empresa por parte del gobierno actual en su interés por recuperar el corredor total de la vía férrea y fomentar así la valoración turística patrimonial del mismo. Hay que considerar también que la empresa tiene el monopolio del corredor férreo en el país ya que ninguna otra empresa pública o privada maneja transporte ferroviario en el país, lo cual en términos de mercado podría ser un limitante para generar mejores niveles de competitividad en la empresa.

En suma, la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador está un proceso de rehabilitación y reconstrucción en el cual únicamente está recibiendo transferencias del estado al menos por 2 a 3 años más y los retornos al capital en ese tiempo serían prácticamente nulos. Habría que analizar si los impactos que tiene esta rehabilitación, en términos de impulso de desarrollo local son importantes y justifican de alguna manera la inversión tan alta que se está haciendo en torno al tema. Por parte de FEEP no existen registros claros de cuáles han sido los resultados de los emprendimientos locales que están realizando en cada una de las estaciones rehabilitadas del tren, razón por la cual esta investigación buscó analizar el impacto en una de ellas, la comunidad San Bartolomé de Romerillos.

## ***Demanda de rutas y destinos del ferrocarril***

Desde el año 2008 ha sido prioridad del gobierno nacional poner en marcha la rehabilitación integral del ferrocarril y lograr que todos los tramos en la ruta Quito-Guayaquil e Ibarra-San Lorenzo con un total de 965 kilómetros entren en total funcionamiento.

En el cuadro que se muestra a continuación se detalla las rutas que se ofrecieron en FEEP para el 2011, con un detalle del destino, distancia recorrida y tiempo estimado.

**Cuadro No. 5**  
**Rutas y destinos de FEEP 2011**

<b>Rutas (nombre comercial)</b>		<b>Destino</b>	<b>Dist.</b>	<b>Tiempo</b>	<b>Costo Pasaje adultos</b>
1	Machachi festivo	Quito – Machachi	40 km	1h 45min	USD 10
2	Camino al Boliche	Quito-Boliche	59km	2h 30min	USD 15
3	Páramo Infinito	Machachi-Boliche- Machachi	19km	45min	USD 10
4	Avenida de los Volcanes	Quito-Latacunga-Quito	98km	4h	USD 10
5	Nariz del Diablo	Alausí-Sibambe-Alausí	12km	1h	USD 25
6	Tren de la Libertad	Ibarra-Salinas-Ibarra	30km	1h 30min	USD 15
7	Sendero de Arrozales	Durán-Yaguachi-Durán	22km	1h	USD 10
8	Baños del Inca	El Tambo-Coyoctor-El Tambo	3,5km	20min	USD 5

Fuente: FEEP

Elaboración: Andrea Cadena

Las rutas ya mencionadas tienen un nombre comercial que hace referencia al lugar por donde pasa el tren, a los atractivos turísticos de la zona o a elementos característicos en cada una de las estaciones.

## ***Ingresos por venta de pasajes***

En este sentido se realizó un análisis del número de pasajeros e ingresos producto de la venta de pasajes según los datos registrados por FEEP. En el año 2011 el número de personas que fueron transportados en el ferrocarril a nivel nacional fue de 90.807 pasajeros, lo cual representó un ingreso neto por venta de pasajes igual a \$ USD 1.126.690,78 dólares. En la tabla a continuación se muestra detalle cómo se distribuye este ingreso según las estaciones:

**Tabla No. 4**  
**Ingresos monetarios 2001 FEEP (por venta de pasajes)**

<b>Rutas</b>	<b>Total número de pasajeros 2011</b>	<b>Total ingresos monetarios 2011</b>
Quito-Latacunga	7256	57869
Quito-Machachi	4728	36896
Quito-Boliche	14940	168874
Machachi-Boliche	2297	19096
<b>Total Centro</b>	31053	290408
Durán-Yaguachi		
<b>Total Litoral</b>	13384	79490,25
Ibarra-Salinas*		
<b>Total Norte</b>	0	0
Riobamba	44964	749847,53
Tambo	1406	6945
<b>Total Sur</b>	46370	756792,53
<b>TOTAL PAÍS</b>	90807	1'126.690,78 <sup>23</sup>

\*La ruta Ibarra-Salinas en el 2011 no tuvo viajes comerciales, solo pruebas piloto.

Fuente: FEEP

Elaboración: Andrea Cadena

Como se indica en la tabla, el ingreso mayoritario proviene del total de la ruta sur, dentro de esta específicamente al tramo de Alausí-Sibambe (Riobamba). Esto puede ser debido a que en este tramo se encuentra el considerado el mayor atractivo turístico de toda la ruta del tren Ecuador, La Nariz del Diablo<sup>24</sup>. Adicionalmente, la ruta Quito-Boliche es la segunda en importancia tanto de afluencia de pasajeros como de ingresos, esto debido a los varios atractivos turísticos que ofrece el paisaje de la ruta, el Parque El Boliche, el Parque Nacional Cotopaxi, entre otros.

Es entonces que, para afianzar específicamente el segundo objetivo estratégico de FEEP, en el tema del desarrollo local, se crea entonces los “Emprendimientos” o productos tren, que buscan, entre otras cosas, dinamizar las economías locales a través de la vinculación directa con la comunidad (FEEP 2011). Para esto se han desarrollado cinco productos tren que son: Café del tren, Plaza artesanal del tren, Tienda del tren, Refugio del tren y Museo del Tren, más adelante se analizará a detalle cada uno de ellos.

<sup>23</sup> Este ingreso es de 1'126.690,78 USD que no concuerda con los datos del informe obtenido por FEEP de ingresos por venta de pasajes según se muestra en la Tabla No. 2 en la cual se registra un ingreso de 1'127.953.28. Ambas cifras fueron proporcionadas por FEEP.

<sup>24</sup> La nariz del diablo es una roca gigantesca en forma de nariz ubicada en la parroquia de Pisishí (Sibambe-Cuenca), por cuyas faldas cruza el tren a manera de zig-zag y alcanza una altura de 1900 m.s.n.m. (Metropolitan Touring 2009).

## ***Ferrocarril Turístico Patrimonial***

En la actualidad el tren en Ecuador pasó de ser un medio de transporte a ser un gran potencial como producto turístico (USAID, 2011: 34) esto en gran parte debido a una serie de peculiaridades especiales que lo convierten en un caso, casi único, en el panorama de los trenes turísticos en el mundo. (Holística, 2010:24).

La empresa de FEEP llevó a cabo un estudio denominado “Plan maestro del ferrocarril turístico patrimonial”<sup>25</sup> para concebir de mejor manera cuáles son los pasos a seguir para la recuperación del corredor turístico del tren y la promoción de la red ferroviaria ecuatoriana, no concebida únicamente como medio de transporte, sino en función de su potencial turístico. Para desarrollar dicho potencial, según varios criterios como el de la Organización Mundial del Turismo (OMT) se debe reunir condiciones específicas para poder lograr un determinado potencial turístico, entre ellas por ejemplo: se debe inducir al visitante a la novedad y la sorpresa, debe ser un espacio heterogéneo que proporcione la mayor intensidad en experiencias y debe fomentar la valoración histórica del territorio, entre otras (OMT, 2005:34). Todo esto, concentrado en un espacio seguro, cómodo y familiar para el visitante, para lo cual es necesario identificar uno o varios tramos en los que se encuentra concentrado el mayor número de atractivos turísticos y en el que el visitante, sin necesidad de recorrer todo el sistema, pueda informarse, disfrutar y llevar consigo una experiencia que escape a su cotidianidad (OMT, 2005:50).

Según el mismo plan maestro del ferrocarril mencionado anteriormente, los actores sociales involucrados en el funcionamiento de este servicio turístico, requieren de un aprendizaje en manejo turístico, así como en gestión patrimonial, para garantizar la utilización equilibrada y sensible de los bienes conservados que, puestos en función económica, se convierten en patrimonio turístico (Holística, 2010:50).

El patrimonio puede ser parte pasiva o activa de un proyecto turístico, así como también puede ser el escenario del proyecto turístico, como sucede por ejemplo con las ciudades patrimoniales, situación que en buena parte puede ser aplicada al proyecto de rescate patrimonial que quiere traer consigo la recuperación del ferrocarril ecuatoriano. (MINTUR, 2009:14).

En este contexto, FEEP a través de los estudios realizados por Holística consultores en el marco del plan maestro del ferrocarril determinó que todos los tramos del corredor turístico ferroviario (CTF) tienen un potencial de desarrollo importante, debido a la tipología de los sitios y atractivos de interés que poseen; a la forma en la que los mismos pueden ser enfocados para actividades turísticas; a la posibilidad de que se relacionen en forma tal que se pueda crear áreas temáticas, o enfocarse en segmentos turísticos

---

<sup>25</sup> El Plan maestro del ferrocarril ecuatoriano es un estudio realizado por Holística Consultores en el 2010, en éste se hace un análisis exhaustivo de los planes y proyectos a realizarse dentro de la rehabilitación de todos los tramos del tren, se analiza también oferta y demanda turística del país en ese sentido, la viabilidad financiera, el FODA aplicado al tren turístico patrimonial entre otros temas relacionados a la recuperación del corredor turístico ferroviario (Holística, 2010:2).

puntuales, tanto por tipo de actividad como por tipología de turistas que acudirían a la zona (Holística, 2010:21).

A la fecha están rehabilitadas las estaciones Chimbacalle, Tambillo, Machachi, Cotopaxi, Guaytacama Lasso, Latacunga, Riobamba, Sibambe, Huigra, Alausí, El Tambo y Azogues. Son operadas las siguientes rutas turísticas: Quito – Latacunga, Ibarra – Salinas, Riobamba – Palmira – Sibambe y El Tambo – Coyocor. Existen 109 estaciones<sup>26</sup>: 47 en el tramo Chimbacalle – Durán; 47 en el tramo Chimbacalle – San Lorenzo y 15 en el tramo Sibambe – Cuenca. A continuación se detalla el inventario de los sitios turísticos del CTF realizada bajo una metodología<sup>27</sup> hecha por FEEP (a través de HOLISTICA Consultores) y el MINTUR:

#### Tramo 1: Durán – Sibambe

De las 22 estaciones de este tramo, sólo 8 reúnen los requisitos para ser consideradas sitios turísticos y estos son: Eloy Alfaro, Durán, Yaguachi, Milagro, San Rafael (hacienda), Bucay, Ventura, Sibambe.

#### Tramo 2: Alausí – Cajabamba

En este tramo hay 8 estaciones y son 4 las que reúnen las características para ser consideradas sitios turísticos: Alausí, Palmira, Guamote, Colta, Cajabamba.

#### Tramo 3: Chimborazo – Tambillo

En este tramo, 11 de las 19 estaciones reúnen los requisitos para ser considerados sitios turísticos y estas son: Riobamba, Urbina, Mocha, Cevallos, Ambato, Salcedo, Latacunga, Lasso, Cotopaxi (Boliche), Machachi y Tambillo.

#### Tramo 4: Chimbacalle – Ibarra

En este tramo, 13 de las 24 estaciones reúnen los requisitos para ser consideradas sitios turísticos: Chimbacalle, Tumbaco, Yaruquí, El Quinche, Cangagua, Cayambe, Tabacundo, San Rafael, Otavalo, San Roque, Atuntaqui, San Antonio e Ibarra.

#### Tramo 5: Hoja Blanca – San Lorenzo

De las 23 estaciones en este tramo, sólo 6 poseen los requisitos para ser consideradas sitios turísticos: Salinas, Carchi, Río Blanco, Lita, La Boca y San Lorenzo.

#### Tramo 6: Sibambe – Cuenca

---

<sup>26</sup> Se consideran estaciones a los lugares específicos por donde pasa el ferrocarril y son considerados como puntos específicos de referencia turística (MINTUR, 2005:38).

<sup>27</sup> La metodología empleada tanto para el estudio de campo como para la evaluación de las estaciones y otros puntos de interés en el territorio durante la fase investigativa del Plan Maestro, es la metodología de inventario de atractivos turísticos del MINTUR, el único instrumento oficial de consulta para cumplir con las funciones de planificación, desarrollo de proyectos de operación y configuración de productos turísticos (MINTUR, 2005:42).



El tramo Sibambe-Cuenca cuenta con 13 estaciones, 4 de las cuales reúnen las características para ser incluidos en el inventario de sitios turísticos. La estación de Sibambe ya ha sido considerada en el Tramo 1. Estas son: Sibambe, Tambo, Biblián, Azogues, Cuenca

Han sido inventariadas únicamente 46 estaciones como sitios con potencial turístico. Las 62 estaciones restantes no han sido consideradas turísticas por varias razones, que van desde la ausencia física de la estación, a su desaparición (vías que se tomaron la estación y las rieles) y a la ocupación de la estación por la población local para usos y fines diferentes a los originales (Holística, 2010:26).

Sin embargo, el MINTUR considera que los datos anteriores no son definitivos. Una nueva revisión será efectuada en la fase de diagnóstico y podrían realizarse ajustes adicionales (inserción y/o exclusión de estaciones según las necesidades estratégicas cuando ya se desarrolle la propuesta programática del Plan Maestro).

Adicional a las estaciones ya descritas anteriormente, también se ha llevado a cabo una valoración de los atractivos turísticos complementarios, siguiendo la metodología del MINTUR, se procedió a identificar los atractivos turísticos que complementan la oferta de los sitios turísticos identificados (MINTUR, 2009:45) y se consideraron varias categorías.

En la categoría sitios naturales, por ejemplo, se reconocen los tipos: montañas, planicies, desiertos, ambientes lacustres, ríos, bosques, aguas subterráneas, fenómenos espeleológicos, costas o litorales, ambientes marinos, tierras insulares, sistema de áreas protegidas. Mientras que en la categoría manifestaciones culturales se reconocen los tipos: históricos, etnográficos, realizaciones técnicas y científicas, realizaciones artísticas contemporáneas y acontecimientos programados.

De este análisis se puede obtener como conclusión que el CTF está dotado de un sin número de valoraciones turísticas y turísticas patrimoniales, y por ende la demanda que el tren tendría en su mayoría sería interna, no únicamente por volumen, sino también por aprovechamiento y uso potencial de una mayor cantidad de tramos ferroviarios. Los paisajes por los que atraviesa el tren, los atractivos y estaciones históricas determinadas por el MINTUR, entre otras cosas, hacen que el giro del negocio de la empresa de FEEP sea brindar un servicio turístico patrimonial a través del transporte de pasajeros por la vía férrea.

### *Los ferrocarriles como productos turísticos*

Los ferrocarriles turísticos, más conocidos como trenes turísticos, en la mayoría de los casos están adecuados a la vía férrea inicialmente creada para así buscar una solución o una alternativa a los problemas de conservación patrimonial y un atractivo complementario para los destinos turísticos ofertados (Holística, 2010:67).

Según el plan maestro del ferrocarril turístico patrimonial, éste se incorpora al turismo con cuatro productos principales:

*Trenes turísticos de excursión:* recorridos de un día máximo de duración, con o sin retorno a la estación de partida. Pueden incluir camping u hospedaje en el destino final o permitir al turista distintas opciones de recorridos bajando en las estaciones intermedias. Dentro de esta categoría se incluyen también los trenes temáticos, conocidos mundialmente como el Tren del vino en Chile o el Trem do Forró en Brasil.

*Trenes turísticos tipo crucero:* Implican recorridos de varios días a bordo del tren, pernoctando en los propios vagones o en hoteles seleccionados durante el recorrido. Suelen ser lujosos y se han convertido en un producto turístico estrella para muchos destinos.

*Museos y espacios temáticos:* en este apartado se incluyen museos del ferrocarril por todo el mundo que en algunos casos ofrecen excursiones en tren de pocos kilómetros. Es un producto que se dirige fundamentalmente a aficionados al ferrocarril o a visitas educativas, aunque suelen ser también un complemento para otros productos turísticos de estancia o recorrido.

*Vías verdes:* Implican la recuperación de las vacadas de las vías desmanteladas como senderos para peatones, paseos a caballo o bicicleta. En algunos casos con recorridos largos y puntos de servicios y hospedaje a lo largo de la ruta. En muchos lugares implican también la recuperación de estaciones. Es un recurso poco explotado en Latinoamérica, donde sin embargo existen numerosas vías en estado de abandono.

Dentro de este análisis, el tren turístico del Ecuador entra en el primer tipo “trenes turísticos de excursión” ya que en la actualidad lo que ofrece FEEP es un sistema ferroviario turístico patrimonial que trata de contribuir al desarrollo socioeconómico del país, mediante el fortalecimiento de las actividades productivas, que impulsen el turismo y la valoración histórico-patrimonial, con responsabilidad social (FEEP 2012). Esto a través de las 8 rutas que el tren ofrece, los diferentes servicios en las estaciones y el turismo proveniente de la valoración paisajística que se obtienen de todas las rutas.

### ***Emprendimientos comunitarios Tren Ecuador***

Como se detalló anteriormente, FEEP para alcanzar uno de sus objetivos estratégicos: fomentar el desarrollo económico local y la participación de los actores públicos y privados, bajo un enfoque turístico, patrimonial, cultural y solidario (FEEP, 2008), ha puesto en marcha cinco productos tren, también conocidos como emprendimientos. Sus objetivos primordialmente van entorno a la dinamización de las economías locales por donde pasa el tren y lograr ofrecer un producto turístico que no necesariamente solo sea el transporte en el tren. A continuación se detalla cada uno de los productos.

### *Café del tren*

Existen seis cafés del tren en las estaciones de: Tambillo, Machachi, Boliche, Sibambe, Café mirador Cóndor Puñuna y Yaguachi. La mayoría de ellos están administrados por comunidades organizadas mediante convenio con FEEP y a la vez están conectadas con los productos turísticos. Adicionalmente, en año 2012 se prevé la apertura de dos cafeterías más en la estación de Chimbacalle y en Ibarra respectivamente.

El servicio de la cafetería consiste en ofrecer comida típica de la localidad a los turistas que hacen una parada en las distintas estaciones del tren. Estas cafeterías, por tener una administración comunitaria ya sea total o parcialmente, ofertan productos turísticos de las comunidades cercanas a las estaciones.

### *Plaza artesanal del tren*

En el 2011 existieron un total de 5 plazas artesanales del tren en las estaciones de: Boliche, Latacunga, Riobamba, Alausí y Sibambe. El objetivo de estas plazas es buscar espacios de muestra y comercialización de artesanías locales, conservando técnicas ancestrales de alta valoración cultural (FEEP 2011: 28). Los productos artesanales que se ofertan son elaborados en las comunidades con técnicas rudimentarias y primarias que conservan las tradiciones y patrimonio cultural de la zona.

### *Tienda del tren*

En el 2011 se establecieron tres tiendas del tren en las estaciones de: Machachi, Boliche y Yaguachi. A través de estas tiendas se muestran los artículos promocionales de la marca tren Ecuador realizados por artesanos de varias comunidades del corredor turístico ferroviario. En el 2012 se prevé la apertura de otra tienda en la estación de Ibarra.

### *Refugio del tren*

Actualmente existe un refugio con capacidad para quince personas en la estación de Sibambe, tendrá un modelo de administración público-privado comunitario y específicamente busca explotar el turismo comunitario en la zona.

### *Museo del tren*

Existe un museo del tren en la estación de Chimbacalle, es un museo interactivo que busca transportar en el tiempo a la gente de una manera interactiva para así lograr una valoración patrimonial del tren a lo largo del tiempo.

Dentro de estos emprendimientos, esta investigación buscó analizarlos posibles impactos en la comunidad San Bartolomé de Romerillos producto de las actividades que realizan en la estación del tren El Boliche, tanto en la cafetería del tren (emprendimiento impulsado por FEEP), como en la operadora turística que trabaja directamente en el parque El Boliche.

En el siguiente capítulo de esta investigación se analizará a la comunidad beneficiada de los emprendimientos ya mencionados, esta es la comunidad de San Bartolomé de Romerillos ubicada en la Parroquia San Juan de Pastocalle, Provincia de Cotopaxi para finalmente después poder determinar cuál ha sido el impacto que ha causado el tren en la mencionada comunidad.

## ***Comunidad San Bartolomé de Romerillos***

### ***Introducción***

En este capítulo se aborda a detalle la descripción de la comunidad objeto de estudio en esta investigación. Se incluye el análisis de las principales variables socioeconómicas de la comunidad, que posteriormente, nos servirán para hacer el análisis socioeconómico de la misma. Se hace también una comparación de la comunidad con el nivel parroquial, ubicación geográfica y situación socioeconómica.

Para este capítulo se utilizaron prioritariamente las cifras obtenidas en el Censo Nacional de Población y Vivienda 2010 realizado por el INEC en cuanto a la comunidad, y se las complementaron con las referidas por FEEP en sus estudios exploratorios de la zona El Boliche.

### ***Descripción y características de la comunidad***

La comunidad de San Bartolomé Romerillos está ubicada en la provincia de Cotopaxi, Cantón Latacunga. El cantón Latacunga a su vez está conformado por 7 parroquias rurales que son: Alagues, Guaytacama, Joseguango bajo, Mulaló, Tanicuchí, Toacaso y San Juan de Pastocalle que es la parroquia en donde está ubicada la comunidad objeto de estudio.

#### ***Parroquia San Juan de Pastocalle***

La parroquia San Juan de Pastocalle es una parroquia rural fundada el 24 de junio de 1984<sup>28</sup>, está ubicada en el noroccidente de la provincia de Cotopaxi, comprende dos zonas diferenciadas geográficamente, la parte central de la parroquia con sus barrios y la zona alta compuesta por comunidades cuya extensión total comprende de 10.000 Hectáreas.

Según datos del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Parroquial Pastocalle, la parroquia se encuentra a una distancia desde Latacunga hasta el centro parroquial de 25 Km y desde Saquisilí a 15 Km. Cuenta con un total de 31 barrios y comunidades. Sus límites son: al norte limita con la provincia de Pichincha y los nevados de los Ilinizas, al sur con la parroquia de Tanicuchí, al occidente con la parroquia Toacaso y a oriente con la parroquia Mulaló y predios de Parque Nacional Cotopaxi<sup>29</sup> (Véase Anexo No. 4).

EL Gobierno Parroquial, tomando como referente los relatos de vida de las personas habitantes de la parroquia manifiestan que a lo largo del tiempo la parroquia tuvo una alta actividad ganadera

---

<sup>28</sup> Según consta en el Plan de desarrollo parroquial de San Juan de Pastocalle 2006.

<sup>29</sup> Esta información está publicada en la página web del Gobierno Parroquial de Pastocalle <http://www.pastocalle.gob.ec>.

desarrollada principalmente en las haciendas del sector. En el tiempo de la hacienda no practicaban ninguna clase de organización social, porque el tiempo de cada uno de ellos estuvo dedicado al trabajo de la hacienda, sin embargo con el pasar del tiempo, han recuperado sus propias formas de organización que hasta el momento practican en ciertas comunidades de la parroquia.

Los primeros habitantes de Pastocalle tenían sus propias manifestaciones culturales, su idioma era el kichwa, (actualmente no se practica) que se ha perdido por la fuerte presencia de la hacienda, por tanto la zona es castellano hablante<sup>30</sup>. Su vestimenta original de igual manera se ha ido perdiendo paulatinamente, no obstante, quedan muestras en algunas familias en la zona alta de la parroquia que quienes por la lejanía y el no contacto con la urbanidad han mantenido su mismo modo de vida desde sus ancestros.

Según el Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV) 2010 realizado por el INEC, en la actualidad la población total de la parroquia es de 11.449 habitantes lo cual corresponde al 6,72% del porcentaje cantonal y el 2,79% de la Provincia de Cotopaxi. El Cantón Latacunga según el CNPV registra un total de 179.489 habitantes y la Provincia registra un total de 409.205 habitantes.

La distribución de la población por sexo muestra que el 47,99% de la comunidad son hombres y el 52,01% son mujeres. Dichas cifras muestran que existe un aparente equilibrio entre ambos sexos.

Por otro lado, las cifras de distribución de la población por edades muestran otro escenario, el 34,37% de la población oscila en edades de 0 a 14 años, el 58,01% entre 15 a 64 años y el 7,63% de 65 años en adelante. Esto en valores absolutos representa que la población menor a 10 años es de 2.611 personas, de los 10 a 14 años es de 1324 personas y de los 15 a los 65 años de edad se registra un total de 6641 personas. De esta población, el censo registró que 4308 personas tienen algún tipo de actividad laboral, por tanto ellos serían la población económicamente activa de la parroquia.

Otro dato importante que arroja el Censo es que dentro de la auto identificación étnica según su cultura y sus costumbres con el 95,68% casi toda la parroquia se considera mestiza o mestizo. Seguido de esta, el 2,65% se considera indígena, el 0,54% se considera blanca o blanco, el 0,49% se considera afroecuatoriana o afroecuatoriano, el 0,33% se considera montubia o montubio y el resto cree pertenecer a otro tipo de etnia.

Con respecto a la educación y analfabetismo en la parroquia, en promedio el 85% de la población sabe leer y escribir mientras que el 15% son analfabetos. El máximo grado de escolaridad alcanzado en la población es del nivel superior con el 3,83%, seguido del bachillerato o secundaria con el 25,49%, y el nivel primario con el 56% del total y el resto no tiene escolaridad o no alcanza a culminarla.

---

<sup>30</sup> Esta información está publicada en la página web del Gobierno Parroquial de Pastocalle <http://www.pastocalle.gob.ec>.

Para el análisis de las actividades productivas el INEC utilizó la distribución de la población de la parroquia según la rama de actividad económica y sobre un total de 4385 consideradas como población ocupada. Los resultados muestran una alta predominancia de las actividades relacionadas con el sector primario, básicamente agricultura y ganadería. Como segunda actividad en importancia en el territorio estudiado se encuentra la industria manufacturera seguida de otras actividades. En la tabla a continuación se puede apreciar la distribución porcentual de las actividades según la actividad económica:

**Cuadro No. 6**  
**Población Ocupada y distribución según rama de actividad económica**  
**Población total ocupada y % del total parroquial**

Actividad	Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	Ind. Manuf.	Otras Act. no declarado, trabajador nuevo	Comercio al por mayor y menor	Transporte y almacenamiento	Construcción	Administración pública y defensa
Población	5462	2361	1049	773	524	434	188
Porcentaje	47,71%	20,62%	9,16%	6,75%	4,58%	3,79%	1,64%

Fuente: INEC  
Elaboración: Andrea Cadena

Las siguientes actividades tienen menores niveles de significancia, en promedio casi el 1% y estas se detallan en la siguiente tabla:

**Cuadro No.7**  
**Población Ocupada y distribución en la zona de intervención según rama de actividad económica**  
**Población total ocupada y % del total parroquial**

Actividad	Actividades de alojamiento y servicio de comidas	Actividades de los hogares como empleadores	Enseñanza	Actividades de servicios administrativos y de apoyo	Actividades de la atención de la salud humana	Actividades profesionales científicas y técnicas	Información y comunicación
Población	167	120	102	100	96	49	24
Porcentaje	1,46%	1,05%	0,89%	0,87%	0,84%	0,43%	0,21%

Fuente: INEC  
Elaboración: Andrea Cadena

De estas actividades, que son las menos representativas dentro de la parroquia, tenemos que las “actividades de alojamiento y servicios de comidas” en la cual está involucrada 167 personas de la parroquia, es una de las actividades que está relacionada con el turismo. La otra actividad es la que se refiere a “información y comunicación” en la cual están involucradas 24 personas de la parroquia, actividad que también se relaciona con el turismo (servicio de guía turística) que se realiza en el sector.

Al analizar la disponibilidad de servicios básicos de la parroquia, los datos del INEC indican que el 49,89% de la población recibe el agua por red pública mientras que la otra mitad la obtiene del río, acequia o canal (44,56%). El tipo de servicio higiénico que prevalece en la zona es el pozo ciego con un 51,44%, el 25,18% utiliza pozo séptico y en un menor porcentaje con el 14,40% de la población utiliza la red pública de alcantarillado. Es importante también tomar en cuenta que el 7,48% de la parroquia no tiene disponibilidad de ningún tipo de servicio higiénico. Para el caso de la luz eléctrica el escenario es más alentador debido a que el 93,75% de la población tiene acceso a la red de servicio público.

Para el manejo de los desechos sólidos el 47,26% de la comunidad lo hace a través del carro recolector, el 44,14% quema la basura al no tener acceso a dicho recolector; el porcentaje restante entierra o desecha la basura en quebradas o acequias.

### *San Bartolomé de Romerillos<sup>31</sup>*

San Bartolomé de Romerillos es el nombre de la comunidad en donde viven los involucrados en los emprendimientos del Tren Ecuador. Dicha comunidad, está conformada por aproximadamente 1.500 comuneros en la totalidad del asentamiento y registran sus orígenes desde los procesos de colonización del siglo pasado (FEEP, 2010:2).

La evolución del proceso de ocupación del territorio de la comunidad San Bartolomé de Romerillos ha devenido en un espacio socio-cultural particular donde se conservan aun ciertas tradiciones del pueblo indígena ecuatoriano, donde la convivencia con otros grupos con distinta procedencia étnico-cultural (mestizo) no ha significado trabas para la integración social. Quienes habitan la comunidad San Bartolomé de Romerillos son, ante todo, mestizos-campesinos. Esta es su forma de auto-reconocimiento, de auto-observación, de identidad. Lo que les dota de un piso común y les permite integrarse como una unidad social (FEEP, 2010:3).

El desarrollo histórico-social de los campesinos que habitan la comunidad San Bartolomé de Romerillos, responde a un patrón de diferenciación campesina en el cual el empobrecimiento de la población de la comunidad se explica por la consolidación de la proletarianización del campesinado (FEEP, 2010:3).

La principal actividad económico-productiva de la comunidad de Romerillos es la agricultura, que se desarrolla en pequeñas parcelas<sup>32</sup>, cuya producción está orientada sobre todo a los mercados externos (Machachi, Pastocalle, etc.) y otra parte para el auto consumo. Esta forma tradicional de aprovechamiento y explotación del recurso natural experimenta externalidades negativas en cuanto a la

---

<sup>31</sup> El Gobierno Parroquial de Pastocalle registra a la comunidad de San Bartolomé de Romerillos en general, pero a su vez, esta comunidad abarca pequeños barrios y asentamientos rurales que de igual forma se llaman Romerillos, se distinguen entre ellos por su ubicación geográfica. Existe Romerillos centro, la hacienda Romerillos, Romerillos alto y Romerillos bajo.

<sup>32</sup> Por la ubicación geográfica de páramo, los principales cultivos que realiza la comunidad es cebolla blanca y papa. Ocasionalmente se realizan cultivos de maíz y cebada, pero son únicamente de consumo interno.



fuerte degradación de los suelos y la reducción de las fuentes hídricas. Existen varios barrios denominados Romerillos en el sector, más sin embargo este es el principal y el único que se denomina San Bartolomé de Romerillos. La principal vía de acceso es por la panamericana sur a la altura del Parque Nacional el Boliche, al frente del Parque existe un mercado de comidas y agrícola, cuyos principales productos en venta son las papas, cebolla blanca y leche. Junto al mercado está ubicada una parada de camionetas que la utilizan principalmente los moradores de la zona cuando hacen sus compras semanales para transportarlas a su hogar o también para dirigirse a otros centros acopio como son Machachi o Latacunga. La comunidad está ubicada a 3km. de esta entrada principal, en el centro de la comunidad hay una pequeña iglesia, un Centro de Desarrollo Infantil del MIES, un par de tiendas y viviendas de loza. Mas al fondo del parque principal, hay casas dispersas que también pertenecen a la comunidad pero están casi ya ubicadas al filo de los llinizas, estas casas son mixtas de loza y barro y tienen amplios terrenos sembrados con papas (la mayoría del tiempo) y cebolla blanca cuando es temporada.

Según conversaciones mantenidas con dirigentes de la comunidad y con personas del gobierno parroquial, se ha analizado que las condiciones de servicios básicos y educación son muy limitados, la mayoría de la comunidad cuenta con el servicio de energía eléctrica, sin embargo existe un elevado índice de carencia de alcantarillado y agua potable (si registran agua entubada, pero un porcentaje muy bajo es potable). Existe también un déficit habitacional que en los últimos años ha intentado ser cubierto por programas de acceso a viviendas dignas del Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI).

La parroquia de Pastocalle, especialmente la comunidad de Romerillos, tiene un problema particular debido a su ubicación geográfica. Ésta zona limita a dos provincias, la de Pichincha y la de Cotopaxi, razón por la cual las autoridades durante muchos años las dejaron al olvido y justificaron la falta de gestión aduciendo que es competencia de la provincia de Pichincha, de ser el caso, o viceversa. En la actualidad, gracias a la descentralización de competencias realizada por el gobierno nacional, esta parroquia cuenta ya con una Junta Parroquial que perteneciente al Cantón Latacunga. Dicha Junta tiene la autonomía económica y de gestión para a través de un plan de desarrollo parroquial poder intervenir en las necesidades de sus comunidades y mejorar primordialmente el acceso a servicios básicos que es una de las falencias más latentes en todo el sector.

El sistema educativo en la comunidad tiene una cobertura básica, es decir existe una sola escuela primaria donde la población en edad de educarse asiste. Además consecuencia de la falta de oferta educativa cercana provoca un fenómeno en que el índice de chicos que culminan la escuela y los que ingresan al colegio no se corresponde necesariamente, es decir existe un porcentaje de alumnos que se quedan sin estudiar la secundaria, como consecuencia de no tener un colegio cercano.

Según conversaciones mantenidas con dirigentes comunitarios de Romerillos,<sup>33</sup> en los últimos años las nuevas generaciones de padres de familia mantienen un interés muy grande en lograr que sus hijos

---

<sup>33</sup> Entrevista realizada a Nancy Toaquiza. Dirigente de la Asociación de Vendedoras del Valle del Sumfo y moradora de San Bartolomé de Romerillos.

culminen al menos la secundaria, por tal razón lo que hacen es educarlos en Machachi, ya que está cerca de la comunidad y tiene oferta de colegios fiscales. Hay también pocos jóvenes que asisten a la universidad, todos lo hacen en la Universidad Técnica de Cotopaxi, de igual manera por su cercanía y por ser ésta una universidad pública.

En lo que a salud pública se refiere, la comunidad de San Bartolomé de Romerillos, carece de oferta de un dispensario médico o de un centro de salud, en consecuencia la población tiene que buscar atención en los centros médicos de Machachi, Latacunga o Quito. Esto significa que en el caso que algún turista del Parque Nacional El Boliche necesite asistencia médica, tiene que acudir necesariamente a los centros médicos señalados ya que la comunidad no cuenta con uno propio.

En este análisis de la comunidad es importante tomar en cuenta la importancia de lógica campesina en el sentido de complementariedad de sus ingresos y la pluriactividad<sup>34</sup>.

### ***Análisis socioeconómico y demográfico de la comunidad***

Adicional a la descripción realizada anteriormente, existen algunas variables que fueron identificadas en el Censo Nacional de Población y Vivienda 2010. Existe una metodología aplicada por el INEC en la cual identifica las zonas urbanas y rurales, dentro de las zonas rurales en la cual identifica a estas como zonas dispersas y les establece un código.

Según esta metodología la ubicación exacta de la comunidad de San Bartolomé de Romerillos centro (que es en donde viven todos los involucrados en el Tren Ecuador) tiene un código de 025 y 026<sup>35</sup>, cabe recalcar que no todas las variables del censo llegaron a estos niveles de dispersión, únicamente las representativas. En base a esto, se establecen los siguientes datos que serán analizados a continuación: En lo referente a número de habitantes y su distribución por sexo tenemos:

**Tabla No. 5**  
**Distribución de la población según sexo de la Comunidad Romerillos**

<b>Sector (zona dispersa)</b>	<b>Hombre</b>	<b>Mujer</b>	<b>Total</b>
Romerillos 025	100	143	243
Romerillos 026	53	77	130
Total Romerillos centro	153	220	373

Fuente: INEC  
Elaboración: Andrea Cadena

<sup>34</sup> Pluriactividad entendida como la combinación de actividades y ocupaciones agrarias y no agrarias por parte de los habitantes de una comunidad específica, dentro o fuera de la propia unidad productiva (Gras, 2004:94).

<sup>35</sup> El código de la Parroquia San Juan de Pastocalle según la metodología del INEC para las zonas dispersas es 050159 y dentro de la parroquia, específicamente de Romerillos son los códigos 025 y 026. En el Anexo No. se puede observar el mapa completo de la parroquia.

Estas cifras nos indican que el 58,8% de la comunidad objeto de estudio son mujeres, y el 41,02% son hombres, la brecha es de 17,96%. Estos datos son interesantes en el sentido de que los emprendimientos encabezados por tren Ecuador traen una actividad alternativa para las mujeres, la cafetería del tren es un producto turístico que está a cargo de la Asociación de Vendedoras del Valle del Sumfo, en donde un gran porcentaje, por no decir toda la asociación son mujeres.

El siguiente dato interesante es el de la auto identificación étnica, según se muestra en la siguiente tabla:

**Tabla No. 6**  
**Auto identificación étnica de la Comunidad Romerillos**

Sector (zona dispersa)	Indígena	Afroecuatoriano/a Afrodescendiente	Negro/a	Mulato/a	Montubio/a	Mestizo/a	Blanco/a	Otro/a	Total
Romerillos 025	1	0	0	0	0	242	0	0	243
Romerillos 026	0	0	0	0	0	130	0	0	130
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>372</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>373</b>

Fuente: INEC 2010

Elaboración: Andrea Cadena

Esta tabla muestra que tan solo una persona de la comunidad se considera indígena, el resto se considera mestiza. Según relatos de los dirigentes comunitarios propiamente no hubieron indígenas en la zona, ellos consideran que fueron los campesinos de las haciendas que se instauraron en el sector quienes poco a poco (después de la desaparición de dichas haciendas), fueron conformando la comunidad de San Bartolomé de Romerillos. Se observa también que ninguna persona se considera de ninguna otra etnia.

Otra variable interesante que se obtuvo del Censo de Población y Vivienda 2010 realizado por el INEC, es el tratamiento que hacen al agua para el consumo y de dónde la obtienen, esta pregunta lamentablemente no llegó a culminarse con todos los moradores, es decir, únicamente muestra un total de 100 encuestados, esto debido a que hubieron ciertas preguntas dentro del área rural (sectores dispersos) que no se las realizó a todos los hogares, sino por zona censal.

**Tabla No.7**  
**Fuente del agua para el consumo de la Comunidad Romerillos**

Sector (zona dispersa)	De red pública	De pozo	De río, vertiente, acequia o canal	De carro repartidor	Otro (Agua lluvia/albarrada)	Total
<b>Romerillos 025</b>	0	0	59	0	1	60
<b>Romerillos 026</b>	34	0	1	0	5	40
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>60</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>100</b>

Fuente: INEC 2010

Elaboración: Andrea Cadena

Este cuadro muestra que la mayoría de la comunidad obtiene el agua del río, vertiente, acequia o canal. Según el GAD Parroquial de Pastocalle, Romerillos obtiene el agua de las vertientes del Cotopaxi, pero ésta no es potable. Existen también 34 hogares que tiene agua a través de red pública, estos hogares pertenecen a la red pública de Machachi, y en este caso el agua tiene procesos de potabilización a través de químicos pero no es completamente apta para el consumo humano. A continuación se presenta cómo maneja la comunidad el agua para su consumo:

**Tabla No. 8**  
**Manejo del agua para el consumo de la Comunidad Romerillos**

Sector (zona dispersa)	La beben tal como llega al hogar	La hierven	Le ponen cloro	La filtran	Compran agua purificada	Total
Romerillos 025	29	31	0	0	0	60
Romerillos 026	30	7	0	0	3	40
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>100</b>

Fuente: INEC 2010

Elaboración: Andrea Cadena

En este sentido encontramos que, bajo estos 100 hogares utilizados como zona censal, la mayoría de ellos bebe el agua tal cual como llega al hogar, y según los habitantes de Romerillos el agua llega mediante tubería pero no es potable, y la mayoría de ellos esta ingiriendo el agua en esas condiciones.

Seguido a ello, 38 hogares hierven el agua antes de ingerirla, lo cual representa alrededor del 38%. Existen también 3 hogares que toma agua purificada, es decir seguramente tiene filtro o compra agua embotellada, este es un porcentaje poco representativo.

En lo referente al alcantarillado, la mayor parte de la comunidad tiene letrina y pozo séptico, según se observa en el cuadro a continuación:

**Tabla No. 9**  
**Alcantarillado de la comunidad la Comunidad Romerillos**

Sector (zona dispersa)	Conectado a pozo séptico	Conectado a pozo ciego	Con descarga directa al mar, río, lago o quebrada	Letrina	No tiene	Total
Romerillos 025	5	8	0	43	4	60
Romerillos 026	21	6	0	2	11	40
<b>Total</b>	<b>26</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>45</b>	<b>15</b>	<b>100</b>

Fuente: INEC 2010

Elaboración: Andrea Cadena

En lo que a la red de servicio eléctrico se refiere, podemos observar el detalle en el siguiente cuadro:

**Tabla No.10**  
**Servicio Eléctrico de la comunidad la Comunidad Romerillos**

Sector (zona dispersa)	Red de empresa eléctrica de servicio público	Panel Solar	Generador de luz (Planta eléctrica)	Otro	No tiene	Total
Romerillos 025	47	0	0	3	10	60
Romerillos 026	37	0	0	0	3	40
<b>Total</b>	<b>84</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>100</b>

Fuente: INEC 2010

Elaboración: Andrea Cadena

El 84% de la comunidad obtiene el servicio de luz eléctrica a través de una red de empresa eléctrica de servicio público, el 13% no tiene acceso a servicio eléctrico y 3 hogares lo obtienen de otra manera. Es importante tomar en cuenta que casi la totalidad de la comunidad está cubierta con el servicio básico de luz eléctrica.

Bajo la metodología anteriormente mencionada para áreas rurales (zonas dispersas), se pudo llegar hasta este nivel de análisis en las variables. Cabe recalcar que en el capítulo siguiente se hará un análisis detallado específicamente de variables económicas y sociales ya que a través de la encuesta realizada se pudo obtener la información necesaria en este sentido.

### ***Ventajas comparativas de la comunidad***

La comunidad San Bartolomé de Romerillos como se mencionó anteriormente, es una comunidad que se encuentra prácticamente a las faldas de los Ilinizas y a 3 km del Parque Nacional el Boliche. Por su condición geográfica se realizan cultivos de cebolla blanca y papas, pero son únicamente para consumo interno.

Los bellos paisajes por los cuales está rodeado, hace que su principal ventaja comparativa en el cantón al menos, sea el Parque Nacional El Boliche y el volcán Cotopaxi. Por su ubicación estratégica y por la importancia que tiene en el desarrollo de esta investigación, se ahondará principalmente en el Parque Nacional El Boliche.

### ***Parque Nacional El Boliche***

Según el plan de modernización y cuidado de bosques que lleva a cabo el Ministerio del Ambiente del Ecuador (MAE), el Área Nacional de Recreación El Boliche, fue establecida mediante acuerdo interministerial a-322 el 26 de Julio de 1979<sup>36</sup>. Tiene una extensión total de 392 hectáreas y está ubicada entre las provincias de Cotopaxi (Cantón Latacunga) y Pichincha (Cantón Mejía).

El Área Nacional de Recreación El Boliche se encuentra ubicada en los Andes centrales de Ecuador, en el nudo de Tiopullo, donde nacen dos cuencas hidrográficas: los ríos San Pedro y Cutuchi. La primera se dirige hacia el valle de Machachi y la segunda hacia Latacunga.

La flora y la fauna presentan características especiales interesantes como adaptaciones a temperaturas extremas de frío y calor, es común la existencia de animales de páramo como venados, llamas, lobos de páramo, rana marsupial, conejos silvestres, entre otros.

---

<sup>36</sup> Según fuente del MAE esta fue publicada en el Registro Oficial N° 69 del 20 Noviembre 1979.

Según fuentes del MAE, la mejor temporada para visitar el área es agosto, porque es seco; mientras que marzo, abril, mayo y octubre son lluviosos. Es recomendable llevar ropa abrigada e impermeable y zapatos adecuados de montaña. Existe también la posibilidad de acampar en el parque en las cabañas administradas por el MAE.

Los sitios de interés en El Boliche, según el Plan De Manejo ANR El Boliche 2007 establecido por el MAE son:

- La zona El Boliche encuentra bañada por los ríos Cutuchi y Daule, riachuelos y otras corrientes menores que permiten el desarrollo de la vida vegetal y animal. De igual forma, en la gran planicie de la Sunfana se puede contemplar como un mirador al imponente volcán Cotopaxi.
- Área de campamento, servicio de hospedaje, senderos, y un centro administrativo están a disposición del turista, las caminatas con la observación de las ruinas milenarias silvestres. La pesca es una gran opción a través de las profundas aguas transparentes de los ríos que bajan directamente de los manantiales del glaciar. Existe también la posibilidad de hacer bicicleta de montaña.
- Volcán Rumiñahui: Desde el Boliche se puede tomar el camino de Sunfana para llegar al volcán Rumiñahui, cuya cumbre alcanza los 4.757 msnm. En la zona se encuentra curianguines y ocasionalmente cóndores en sus rocas y peñascos.

Cabe recalcar que el atractivo más interesante es poder realizar el recorrido en ferrocarril a través de la ruta Quito-Boliche- Quito (Camino al Boliche), Quito-Latacunga-Quito (Avenida de los volcanes) y Machachi-Boliche-Machachi (Páramo infinito).

La ruta Avenida de los volcanes es la más completa, pues atraviesa los majestuosos paisajes del páramo, atraviesa los volcanes y elevaciones del Ilaló, Paschoa, Rumiñahui, Pichincha, Atacazo, Corazón, Ilinizas, entre otros, hasta culminar con el volcán Cotopaxi. Tiene una duración aproximada de 5 horas (entre ida y vuelta 10 horas en total), y recorre 98 km. La ruta camino al Boliche por su parte, tiene una duración de 4 horas (8 horas en total), atraviesa un total de 59 km por hermosos paisajes únicos, y todas las elevaciones que forman parte del callejón interandino.

La comunidad san Bartolomé de Romerillos es la comunidad más cercana al parque, razón por la cual ellos están directamente involucrados con las actividades tanto del área recreacional del parque a través de la Operadora Turística Boliche Tours; como la de la cafetería del tren a través de la Asociación de Vendedoras del Valle del Sumfo.

## ***Identificación de los actores de la comunidad que intervienen en los emprendimientos***

Como ya se ha explicado anteriormente, a través de los emprendimientos del tren, por su ubicación geográfica, la comunidad beneficiada se llama San Bartolomé de Romerillos, específicamente el sector de Romerillos centro.

Dentro de los emprendimientos impulsados por tren Ecuador, tenemos la cafetería y plaza artesanal del tren. En el proyecto del café del tren, que funciona en la estación El Boliche, está a cargo la Asociación de Vendedoras del Valle del Sumfo. Dicha asociación tiene un total de 12 miembros, entre los que conforman parte de la asociación y entre los que eventualmente participan. De los integrantes de la asociación, tan solo 2 son de sexo masculino y las 10 restantes de sexo femenino. La mayoría de ellas al principio no mostraban apertura para poder colaborar en la cafetería puesto que la consideraban como una actividad alternativa que no necesariamente es la que realiza la comunidad que es agricultura.

La otra asociación que se ve beneficiada de la llegada del tren es la Operadora Turística Boliche tours, ésta por su parte tiene un total de 20 integrantes, entre los que son parte de la asociación y entre los que eventualmente colaboran en ella. Ésta operadora turística brinda servicios de guianza, cabalgatas, ciclismo de montaña, caminatas alrededor del parque, entre otros. Coordina sus servicios con el Ministerio de Turismo (MINTUR) y con el MAE.

Según Valerio Sánchez, líder comunitario y presidente de la operadora turística, ésta tiene mayor tiempo de funcionamiento que la cafetería como tal. Ha manifestado también que en épocas anteriores ellos se organizaban para trabajar con grupos de personas que querían asistir al parque y realizar las actividades que éste ofrece independientemente de hacer a través de la ruta del tren.

En la actualidad, es bajo el índice de personas que visitan el parque sin que necesariamente tengan que ir en ferrocarril, ese es el mayor atractivo. Los miembros de ambas asociaciones mantienen una actividad alternativa en su comunidad, la mayoría de ellos se dedica a la agricultura y crianza de aves de corral para consumo interno, y el excedente lo comercializan en los mercados de Machachi y Pastocalle.

En el siguiente capítulo se analizará la situación del tren Ecuador desde sus inicios hasta la actualidad, esto con el fin de comprender el por qué Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública a mostrado interés en la comunidad San Bartolomé de Romerillos al impulsar los emprendimientos turísticos realizados en la estación y más adelante poder analizar cuáles han sido los impactos socioeconómicos de ello.

# ***Impacto socioeconómico del proyecto Tren Ecuador en la comunidad San Bartolomé de Romerillos***

## ***Introducción***

En este capítulo se realizó el análisis del impacto socioeconómico del proyecto Tren Ecuador como estudio de caso en la comunidad San Bartolomé de Romerillos, principalmente a través de instrumentos del método cualitativo de investigación como son: la encuesta y la entrevista. Adicionalmente, se contrastaron estos resultados con los del cantón para poder entender y analizar mejor el desenvolvimiento de la PEA en el entorno.

Para el efecto, se realizaron 3 entrevistas y una encuesta de 54 preguntas (Véase Anexos No. 1 y No. 2) a todas/os los involucrados en los emprendimientos de la estación El Boliche. En esta parte de la investigación se aborda variables económicas y sociales interesantes mediante las cuales se puede profundizar el impacto socioeconómico que se registra en la comunidad fruto de las actividades que realizan en la estación.

Este capítulo se desarrolló básicamente en tres partes, en la primera se realizó un análisis del entorno socioeconómico en el cual se desenvuelve la comunidad, es decir se muestran las variables e indicadores de población, vivienda, educación, migración, acceso a servicios básicos, manejo de basura, entre otros del cantón Latacunga con una pequeña comparación del total de la provincia de Cotopaxi. En la segunda parte, se hace un análisis de los resultados obtenidos en las encuestas aplicadas a las/los involucradas/os.

Finalmente en la última parte, se realizó un análisis - resumen global del impacto socioeconómico que ha tenido el tren Ecuador para la comunidad San Bartolomé de Romerillos, contrastando los resultados obtenidos en la encuesta con las cifras cantonales del último Censo de Población y Vivienda 2010.

El objetivo finalmente es, a través de la información recolectada poder analizar la problemática de esta investigación y contrastar los resultados del impacto socioeconómico que ha tenido el tren en la comunidad con los de su entorno.

## ***PEA del entorno: Cantón Latacunga***

Con la finalidad de entender y analizar mejor los resultados obtenidos en la encuesta realizada en esta investigación, fue importante relacionarlos primero con la realidad del entorno de la comunidad, es decir con el del cantón Latacunga. En el capítulo anterior se mencionó a la comunidad San Bartolomé de Romerillos y su relación con la parroquia San Juan de Pastocalle que es la parroquia a la que pertenece, como parte del cantón Latacunga en la Provincia de Cotopaxi.



Latacunga está ubicado prácticamente en el corazón de la sierra central andina, por su ubicación estratégica con respecto a las demás provincias de la sierra central hace que sea considerada como un centro de acopio, un polo agrícola, ganadero, agroindustrial, comercial y turístico. Consta de cinco parroquias urbanas y diez parroquias rurales dentro de las cuales se encuentra la parroquia San Juan de Pastocalle (perteneciente a la comunidad objetivo de estudio). Es un territorio frío de temperatura promedio 12°C ubicado a 2.850 m.s.n.m. (Plan de Desarrollo Cantonal Latacunga, 2011: 26).

El cantón Latacunga según el último Censo Nacional de Población y Vivienda 2010 cuenta con una población total de 170.849 personas, de los cuales el 48% son hombres y el 52% son mujeres. Dentro de ésta, la población de 10 a 74 años es de 130.045 personas siendo 52% son mujeres y el 48% son hombres. Dentro de su auto identificación étnica se tiene que, el 86% se considera mestiza/o, el 9% indígena, el 3% blanca/o, el 1% afroecuatoriana/o y montubia/o respectivamente.

En lo que a educación respecta, el nivel de instrucción más alto al que asiste o asistió según muestran los resultados del Censo es de 35% en el nivel de instrucción primaria, 21% en el nivel de secundaria, 14% en educación superior y 13% en educación básica completa. Dentro de estas cifras, el 7% (10.569 personas) no tienen ningún nivel de escolaridad cursado, cifras reveladoras puesto que al tener el cantón Latacunga más parroquias rurales que urbanas muestran que en el sector rural en general dentro del país presenta menores niveles de instrucción escolar que el sector urbano. El porcentaje restante abarcan otros niveles de instrucción, tales como preescolar, postgrado, ciclo post bachillerato.

En lo que a migración respecta, se registra un total de 1.341 personas que han emigrado del cantón, de las cuales, el 67% lo ha hecho por trabajo, el 14% por estudios, el 15% por unión familiar (es decir se han trasladado a vivir al país de residencia de sus familiares) y el 5% ha tenido otros motivos.

Al analizar la situación de los servicios básicos el Censo analizó un total de 42.387 familias (en promedio 4 miembros por familia), cuyos resultados se muestran en la tabla a continuación:

**Tabla No. 11**  
**Situación de los servicios básicos en el Cantón Latacunga**

<b>Indicadores servicios básicos</b>	<b>Casos</b>	<b>Porcentaje (%)</b>
<b>Procedencia principal del agua recibida</b>		
De red pública	29844	70
De pozo	1166	3
De río, vertiente, acequia o canal	10385	25
De carro repartidor	31	0
Otro (Agua lluvia/albarrada)	961	2
<b>Procedencia de luz eléctrica</b>		
Red de empresa eléctrica de servicio público	40489	96
Panel Solar	2	0
Generador de luz (Planta eléctrica)	17	0
Otro	85	0

No tiene	1794	4
<b>Tipo de servicio higiénico o escusado</b>		
Conectado a red pública de alcantarillado	22647	53
Conectado a pozo séptico	6192	15
Conectado a pozo ciego	8239	19
Con descarga directa al mar, río, lago o quebrada	529	1
Letrina	828	2
No tiene	3952	9
<b>Eliminación de la basura</b>		
Por carro recolector	26042	61
La arrojan en terreno baldío o quebrada	1754	4
La queman	12302	29
La entierran	1750	4
La arrojan al río, acequia o canal	192	0
De otra forma	347	1
<b>Total familias</b>	<b>42387</b>	<b>100</b>

Fuente: INEC 2010

Autor: Andrea Cadena

Al analizar estos resultados se tiene que, el 70% de las familias recibe el agua de una red pública, seguida del 25% que la recibe del río, acequia, vertiente o canal. Esta realidad es similar a la ya analizada en el capítulo anterior de la parroquia San Juan de Pastocalle y eventualmente reflejan también los resultados obtenidos en la encuesta realizada en esta investigación.

Un escenario similar ocurre con el servicio de luz eléctrica, esto es, el 96% de las familias lo recibe de la red de empresa eléctrica de servicio público, se evidencia una mejor cobertura que la del agua. Dentro del tipo de servicio higiénico o escusado, el 53% lo hace a través de una red pública de alcantarillado, el 19% está conectado a un pozo ciego y el 15% a un pozo séptico. Dentro de las parroquias urbanas del cantón Latacunga la mayoría de ellas cuentan con una red pública de alcantarillado, mientras que la realidad de las parroquias rurales refleja que en su mayoría lo hacen a través de pozo ciego y pozo séptico. Dicha realidad más allá de estar relacionada a su cultura, repercute directamente en la contaminación de la zona y evidentemente es un problema con efectos nocivos para el medio ambiente, salud, actividades turísticas, entre otros.

Adicionalmente, la eliminación de la basura se lo hace en un 61% a través del carro recolector de basura mientras que el 29% la queman. Una vez más en este sentido se tiene que las parroquias urbanas del cantón cuentan casi todas con la cobertura del carro recolector de basura, es en las parroquias rurales en las cuales se quema la basura por falta del recolector o por su cultura. Lastimosamente esta práctica repercute totalmente en la contaminación del medio ambiente y en temporada de verano y sequía es un factor atenuante de incendios forestales en la zona, especialmente en los pajonales por los cuales está rodeada la mayoría de parroquias rurales del cantón.

A manera general, la situación de los servicios básicos del cantón Latacunga está muy relacionada con la realidad de la parroquia San Juan de Pastocalle y con la comunidad San Bartolomé de Romerillos, comunidad en la cual se encuentran las/los involucradas/os objeto de estudio.

Para la distribución del cantón según su ocupación, el Censo realizó una población de 74.070 en las cuales se detallaron las siguientes ramas de actividad:

**Tabla No. 12**  
**Distribución de la población ocupada del cantón Latacunga según rama de actividad**

Rama de actividad	Casos	Porcentaje (%)
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	19940	27
Explotación de minas y canteras	168	0
Industrias manufactureras	9396	13
Construcción	4053	5
Comercio al por mayor y menor	10909	15
Transporte y almacenamiento	4260	6
Actividades de alojamiento y servicio de comidas	2308	3
Información y comunicación	622	1
Actividades financieras y de seguros	542	1
Actividades profesionales, científicas y técnicas	1301	2
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	693	1
Administración pública y defensa	4658	6
Enseñanza	3906	5
Actividades de la atención de la salud humana	1413	2
Otras actividades de servicios	1606	2
Actividades de los hogares como empleadores	2005	3
No declarado	3854	5
Trabajador nuevo	1737	2
<b>Total</b>	<b>74070</b>	<b>100</b>

Fuente: INEC 2010

Autor: Andrea Cadena

Según se muestra en la tabla, la principal ocupación de la población del cantón está relacionada con la agricultura, ganadería, silvicultura y pesca ya que alcanza el 27% del total. Seguida de ésta se encuentra la actividad de comercio al por mayor y menor con el 15%, luego se encuentra la rama de actividad de industrias manufactureras con el 13%. Las demás actividades tienen porcentajes similares quizá no tan significativos como las tres actividades mencionadas. Dentro de las actividades que pueden estar relacionadas al turismo no se obtienen porcentajes significativos, esto es por ejemplo en lo referente a actividades de alojamiento y servicio de comidas se tiene un 3% y en otras actividades de servicios tan solo el 2%.

Estas cifras ocupacionales, al igual que las mencionadas referente a población, acceso a servicios básicos, educación, migración y auto identificación étnica presentan resultados similares para la parroquia San Juan de Pastocalle y la comunidad San Bartolomé de Romerillos. En la siguiente sección de este capítulo se hace este análisis específicamente con los obtenidos en la encuesta realizada a las/los involucradas/os en los emprendimientos del proyecto Tren Ecuador en la estación El Boliche para así poder complementar mejor el impacto socioeconómico para la comunidad.

## ***Análisis de los datos obtenidos en la encuesta realizada***

A continuación se muestran los datos obtenidos de la encuesta realizada a las/los involucradas/os de los emprendimientos del proyecto Tren Ecuador que se los analizará en 6 secciones, (tal como se lo hizo en la encuesta):

- Sección 1: Datos informativos
- Sección 2: Datos del hogar
- Sección 3: Datos relevantes a la comunidad
- Sección 4: Detalle de ingresos y gastos
- Sección 5: Percepción del nivel de vida
- Sección 6: Impacto de los emprendimientos realizados en la Estación El Boliche

Al final del análisis de cada una de estas secciones, se hará una evaluación general de los resultados obtenidos, para finalmente poder visualizar cuáles han sido los impactos socioeconómicos objeto de esta investigación.

### ***Sección 1: Datos informativos***

La encuesta se realizó a un total de 32 personas, de las cuales 15 son mujeres y 17 son hombres, la diferencia es de 6,3%. Se refleja que existen más hombres (2 más que las mujeres) debido a que en la Operadora Turística Boliche Tours predominan las personas de sexo masculino. Del total de los encuestados, 10 pertenecen a la Asociación de vendedoras del Valle del Sumfo y 22 pertenecen a la Operadora Turística. La edad promedio de los involucrados es de 40 años, en la tabla que se muestra a continuación se puede observar a detalle la edad:

**Tabla No. 13**  
**Edad de los involucrados en los emprendimientos de la Estación El Boliche**

Edad:	20-30 años	6
	31-40 años	11
	41-50 años	13
	51-60 años	2
	Total	32
Edad promedio	39,5 años	

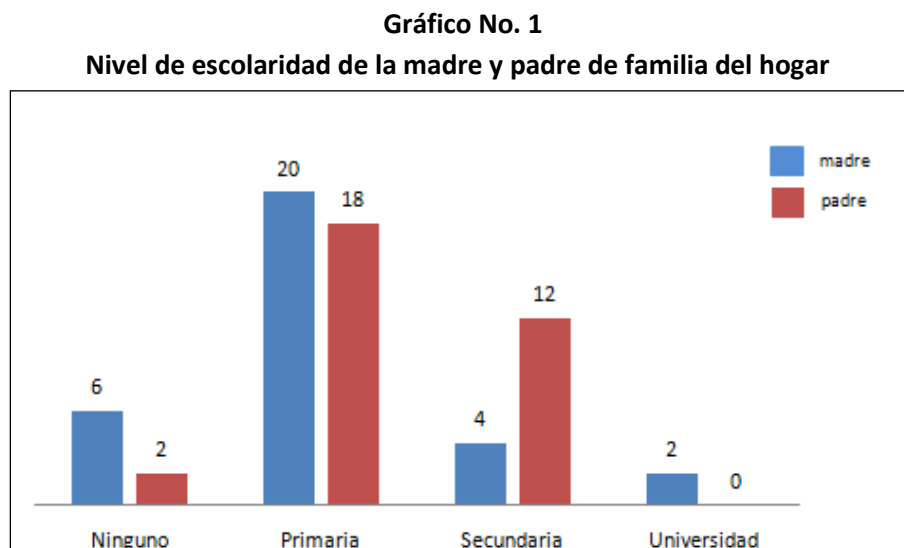
Fuente: Encuesta elaborada por Andrea Cadena  
Autor: Andrea Cadena

Si la edad promedio es de 40 años se evidencia que la mayoría de personas se encuentra dentro de la población económicamente activa y las/los involucradas/os son parte de nuevas formas de vida en el entorno rural. Esto es, según han citado varios autores mencionados en la fundamentación teórica, la población joven se va enfrentando a nuevos retos en el territorio rural. Cuentan con acceso a la educación, acceso a telefonía celular y de una u otra manera se involucran en el proceso de globalización y cambio de las estructuras sociales. Esta población, a su vez tiene la posibilidad de incentivar e involucrar a sus familias a colaborar en las actividades que la comunidad requiera y fomentar así mejores niveles de organización en su territorio. Los niveles de escolaridad que puede presentar esta población joven, genera un conocimiento adicional que da un valor agregado al progreso de la comunidad.

## Sección 2: Datos del Hogar

Esta sección tuvo como objetivo encontrar datos relevantes al hogar, específicamente en lo referente al nivel de escolaridad de sus miembros. También se pudo obtener el número de personas promedio que conforman el hogar de las/los involucradas/os el cual es de 5 personas. De ellas/os 2 se encuentran estudiando actualmente. Adicional a esto, 5 hogares<sup>37</sup> tienen un hijo, 17 hogares tienen 2 hijos, 9 hogares tienen 3 hijos y tan solo un hogar tiene 4 hijos (32 hogares encuestados en total). En el Censo Nacional de Población y Vivienda realizado por el INEC en el 2010 se obtuvo que el promedio nacional de hijos es 1,6 por hogar, es decir este es mucho menor a la tendencia de hijas/os que se tiene en el las/os encuestadas/os.

En lo referente al nivel de escolaridad de la madre y padre de familia de cada hogar, se obtuvieron los siguientes datos que se muestran a continuación:

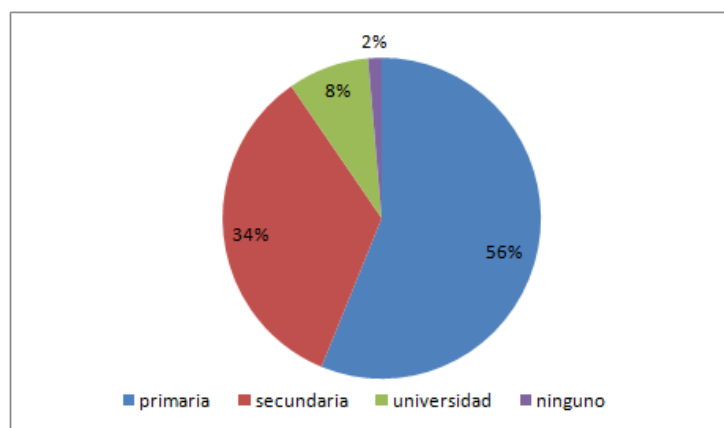


Fuente: Encuesta elaborada por Andrea Cadena  
Elaboración: Andrea Cadena

<sup>37</sup> Se aclaró a cada una/o de las/los involucradas/os que mencionen los hijos que viven aún con ellos en su hogar y de algún manera dependen económicamente de ellas/os.

En lo referente a la escolaridad de las/los hijas/os se encontró que: 5 de las/los involucradas/os tienen solo un/una hija/o, 17 tienen 2 hijas/os, 9 tienen 3 hijas/os y una persona tiene 4 hijas/os. Es decir, el total de número de hijas/os dependientes de las/los encuestadas/os es de 73 personas, la frecuencia que más se repite es 2 hijas/os en cada familia y el promedio de hijas/os es 2,28 por hogar (menor al promedio nacional que es de 1,6). Sus niveles de escolaridad se representan en el gráfico a continuación:

**Gráfico No. 2**  
**Nivel de escolaridad de las/os hijas/os**



Fuente: Encuesta realizada por Andrea Cadena  
Elaboración: Andrea Cadena

Como se evidenció en el gráfico, la mayoría de las/los hijas/os tienen un nivel de escolaridad primaria con el 56%, seguida está el nivel de escolaridad secundario con 34%, universitario con el 8% y finalmente ningún nivel de escolaridad de 2%. Cabe recalcar que quien no tiene ningún nivel de escolaridad es un niño de 7 años quien no asiste a la escuela pero no es analfabeto (sabe leer y escribir) porque recibió clases del programa de alfabetización “Yo si puedo” que organiza el Consejo Provincial de Pichincha

### *Sección 3: Datos relevantes a la comunidad*

Esta sección tuvo como objetivo recaudar la mayor parte de la información referente a la comunidad. Se utilizó como referencia el modelo de encuesta realizado proyecto de Desarrollo Competitivo del Turismo Rural en Los Andes, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y ejecutado por la Fundación CODESPA España en el año 2009. Se utilizaron preguntas relacionadas al entorno de la comunidad, esto es niveles de delincuencia, condiciones de los servicios básicos, recolección de basura y migración. Esto con el fin de percibir a breves rasgos las condiciones de vida de los/las involucrados/as.

Es así que, en lo referente a la percepción del nivel de delincuencia de la comunidad: 30 de las/los 32 involucradas/os consideran que existe bajos niveles de delincuencia. Adicional a esto, 5 de las/los 32 considera que los niveles de delincuencia en la comunidad se han incrementado debido a los

emprendimientos que se están realizando en la estación del tren El Boliche, el resto no considera que la existencia de los emprendimientos incremente o disminuya la delincuencia en la comunidad.

En lo referente a las condiciones de servicios básicos en la comunidad, todas/todos las/los involucradas/os manifiestan que en la comunidad existen los servicios básicos de agua, luz y recolección de basura. El servicio que no existe aún en la comunidad es el de alcantarillado ya que nadie de las/los involucradas/os revelaron tener este servicio.

Por relatos de líderes comunitarios a quienes también se les realizó entrevistas previas a la elaboración de la encuesta, manifestaron que en lo que va de este año 2012, el GAD parroquial de San Juan de Pastocalle ha iniciado el proceso de socialización con ciertas comunidades y barrios, entre ellas Romerillos para insertarlas en varias obras públicas que realizará el gobierno parroquial según el Plan Anual de Inversiones (PAI) de la provincia, entre ellas el alcantarillado.

Para la pregunta referente a la recolección de basura, se consideró importante incorporar otra pregunta en la que albergue algún tipo de organización comunitaria en este sentido. Pese a que todas/os las involucradas/os consideran tener el servicio de recolección de basura, 22 de ellas/os consideraron que sí existía algún tipo de organización, mientras que 10 no lo consideran.

Al realizar esta pregunta el objetivo fue establecer indicios de organización comunitaria y asociatividad entre las/os involucradas/os y vincular este dato con la actividad turística, dado que la basura puede afectar la calidad de vida de los productos turísticos. Aunque 22 de ellas/os consideraron que dicha organización si existe, al indagar más en cómo puntualmente se realizaba esta organización, ellas/os tenían un mal concepto del mismo.

Es decir, se consideraba que ubicar la basura en los recolectores principales alrededor del parque central en los días de recolección era una forma de organización. Esto más allá de ser una organización del tipo asociativa, demuestra algún sentido de valoración por su propio territorio (en este caso su comunidad Romerillos), al mantener un régimen adecuado en lo que a recolección de basura se refiere.

Se consideró importante saber qué niveles de migración tiene Romerillos, para así poder visualizar la estructura social de los comuneros y también en el caso de que exista migración alta, incorporar más adelante otra pregunta en la que las/los involucradas/os registren cuál es el porcentaje que reciben fruto de las remesas.

Es entonces que la pregunta se estructuró de la siguiente manera: según su criterio, existe migración de las personas de la comunidad? Ante esto las/los involucradas/os respondieron igualitariamente, es decir, 16 personas considera que si existe migración y 16 considera que no. para indagar mejor, existió otra pregunta (realizada únicamente a las personas que respondieron si) en la cual se consulta qué tipo de

migración considera que existe: interna<sup>38</sup> o externa. Ante esto se encontró que las mismas 16 personas que consideraron que existía migración en la comunidad, creen que dicha migración es del tipo interna. Esto es, al no encontrar una fuente de trabajo en su territorio, lo que hacen es movilizarse a los principales centros económicos cercanos que tiene la comunidad: Machachi, Latacunga y Quito.

Según relatos de estas personas que consideraron que si existía migración, la mayoría de ellos va a estas ciudades a realizar trabajos en los cuales no se requiere mayor nivel de preparación y por el cual reciben una remuneración inclusive menor al salario básico.

Adicional a esto, fue importante visualizar la percepción que estas mismas 16 personas tenían de la migración en función de su comunidad. Para esto hubo otra pregunta en la cual se investiga que percepción del nivel<sup>39</sup> de migración tienen, ante esto de las 16 personas, 15 creen que existe un nivel bajo y 1 considera que existen un nivel medio.

Estas preguntas trataron de abordar la percepción del entorno de la comunidad, para más adelante junto con las otras preguntas relacionadas al ingreso y percepción del nivel de vida, poder inferir cuál ha sido el impacto socioeconómico en las/los involucradas/os de los emprendimientos del Tren Ecuador.

#### *Sección 4: Detalle de ingresos y gastos*

Esta sección de la encuesta lo que busca es establecer cuál es el monto que perciben por ingresos fruto de los emprendimientos y cuáles provienen de otras actividades, de tal manera que se pueda establecer el aporte económico de las actividades que realizan. Al igual que el ingreso, se establecen preguntas referentes al gasto que hacen por familias y cuánto de ese monto lo dedican a los principales rubros como alimentación, vestuario, comida, etc.

Cabe recalcar que no existe una línea base o un registro de los ingresos que obtenían las involucradas/os antes de la creación de dichos emprendimientos, razón por la cual también se incorporó una pregunta en la cual se indaga cuáles fueron los ingresos el año anterior a la creación de los emprendimientos, al igual que los gastos.

---

<sup>38</sup> Según el modelo de encuesta tomado como referencia para esta pregunta (CODESPA-BID) la migración interna abarca ciudades o provincias dentro del país, mientras que la externa es el movimiento migratorio que se realiza fuera del país.

<sup>39</sup> Según el modelo de encuesta que se utilizó como referencia, se plantean 3 tipos de niveles de migración: bajo (hasta el 5% de la comunidad), medio (entre el 6% y el 10% de la comunidad) y alto (mayor al 10% de la comunidad).



**Cuadro No. 8**  
**Ingresos por actividad económica actual<sup>40</sup>**

Emprendimiento (Cómo recibe sus ingresos)	Diario	32
	semanal	0
	Mensual	0
	Total: 32 personas	
Promedio del ingreso mensual realizado en emprendimientos (A)	Mensual	\$ 154,38
Otras actividades (Cómo recibe sus ingresos)	Diario	0
	semanal	23
	Mensual	7
	Total: 30 personas	
Promedio del ingreso mensual realizado en otra actividad (B)		\$ 180,30
Promedio total ingreso mensual (A) + (B)		\$ 334,68

Fuente: Encuesta elaborada por Andrea Cadena  
 Elaboración: Andrea Cadena

Este cuadro muestra cifras interesantes en las que cabe destacar, entre otras cosas, lo siguiente:

- Las 32 personas involucradas en los emprendimientos de la estación El Boliche perciben un ingreso diario por sus actividades. Hay que aclarar que el ingreso diario no significa que ellos trabajen de lunes a domingo en sus respectivas asociaciones. La asociación de vendedoras del Valle del Sumfo trabaja en la estación de jueves a domingo en los horarios en los cuales se establece la ruta del tren. Es decir, abren desde 9 o 10 de la mañana y cierran hasta las 4 o 5 de la tarde, esto implica una jornada de 7 horas de trabajo aproximadamente. Por esa jornada ellas/os reciben 10 dólares por día trabajado, y en caso de existir excedente al final del mes se organizan de manera solidaria para reinvertir esos ingresos o darles a manera de bonos a las/os asociadas/os.

Según la presidenta de la asociación, en el tiempo que lleva funcionando la cafetería en el año 2011 casi no existieron excedentes, y los pocos que hubieron se los reinvertió en activos fijos y compra de mercadería. Por otro parte, la operadora turística Boliche tours tampoco trabaja

<sup>40</sup> El período en el cual se realizaron los emprendimientos en la estación del tren El Boliche es casi todo el 2011, se exceptúan meses en los cuales se realizaron períodos de prueba y la cafetería del tren específicamente no registraba ingresos.

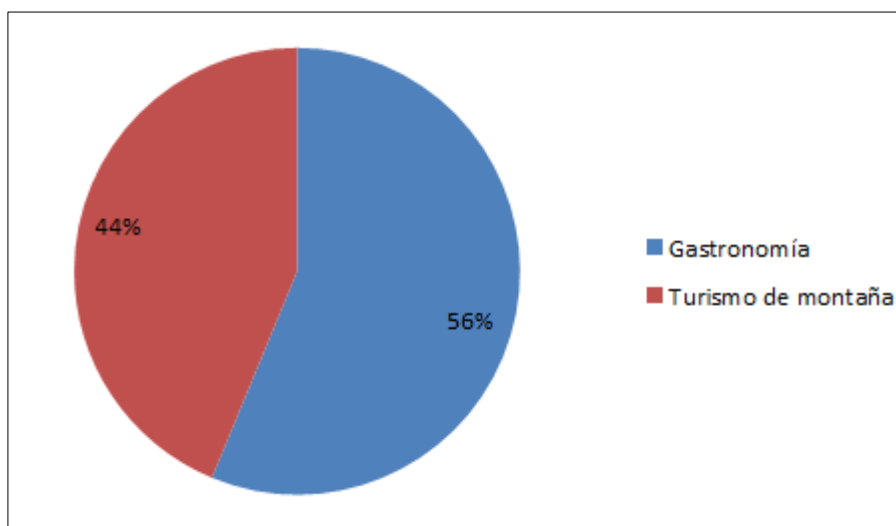
todos los días de la semana, esta de igual manera trabaja de jueves a domingo (que son los días en los cuáles está en funcionamiento las rutas del tren).

La operadora turística de igual manera percibe un ingreso de 10 dólares diarios cuando la jornada es de 9 de la mañana hasta las 2 de la tarde, y de 15 dólares cuando la jornada se extiende hasta las 5. Cabe recalcar que la operadora realiza servicios turísticos de montaña, esto es cabalgatas, excursiones, guianza, caminata de senderos, etc. Hay ciertas temporadas, especialmente en vacaciones en las cuales reciben grupos grandes de turistas y la jornada de trabajo se extiende hasta las 5 de la tarde.

- Con esos antecedentes, el promedio de ingreso mensual obtenido en los emprendimientos es de \$154,38 USD.
- De dichas 32 personas, 30 realizan otra actividad alternativa a la de los emprendimientos en la estación El Boliche, de las cuales 27 perciben sus ingresos semanales y 7 perciben sus ingresos mensuales. Estas otras actividades se relacionan con la agricultura, específicamente con el cultivo de cebolla blanca, propia en las zonas de páramo.
- El promedio de ingreso mensual de otras actividades que no sean los emprendimientos es de \$180,30 USD, es decir, es mayor al ingreso que obtienen en la otra actividad.
- Finalmente, el promedio de ingreso mensual de cada involucrada/o es de \$334,68.

Dentro de este análisis, fue importante considerar dentro de los emprendimientos que realizan las dos asociaciones involucradas en la estación El Boliche, cuáles actividades son las que les genera mayor ingreso, y se obtuvieron los siguientes resultados:

**Gráfico No. 3**  
**Porcentaje de ingresos de los emprendimientos en la estación El Boliche**



Fuente: Encuesta realizada por Andrea Cadena  
Elaboración: Andrea Cadena

Estas cifras muestran que la actividad que mayor ingreso genera es la gastronomía con el 56%, seguida del turismo de montaña con el 44%. Es importante recalcar que justamente esas son las dos actividades que realizan ambas asociaciones en la estación. La una a través de la cafetería del tren ofrece netamente gastronomía, mientras que la operadora turística ubicada en el parque ofrece varios servicios relacionados con el turismo de montaña. En esta pregunta también se incluyeron otras actividades como turismo de montaña, bailes folklóricos, artesanías y hospedaje pero ninguna de ellas representa un ingreso significativa para las/los encuestadas/os.

Como ya se mencionó anteriormente, es importante tener una línea base o algún registro de cuáles fueron los ingresos que tenían las/los involucradas/os antes de que se lleve a cabo los emprendimientos en la estación. Para esto se realizó una pregunta en la cual ellas/os debían identificar qué actividad económica realizaban antes de estar involucrados con los emprendimientos de la Estación El Boliche y detallar si percibían ingresos por ello. Se obtuvieron los siguientes resultados:

**Cuadro No. 9**  
**Ingresos por la actividad económica anterior<sup>41</sup>**

Qué actividad económica realizaba antes de estar involucrado con los emprendimientos de la Estación El Boliche?	Agricultura	27
	Criadero de pollos y cuyes	2
	Ninguna actividad	2
	Otro	1
	Total: 32 personas	
Percibía ingresos por realizar dicha actividad?	Si	30
	No	2
	Total: 32 personas	
De ser sí la respuesta anterior, cómo recibía sus ingresos?	Diario	0
	semanal	5
	Mensual	25
	Total: 30 personas	
Cuánto estima usted que era el total de su ingreso mensual?	\$ 205,67	

Fuente: Encuesta realizada por Andrea Cadena

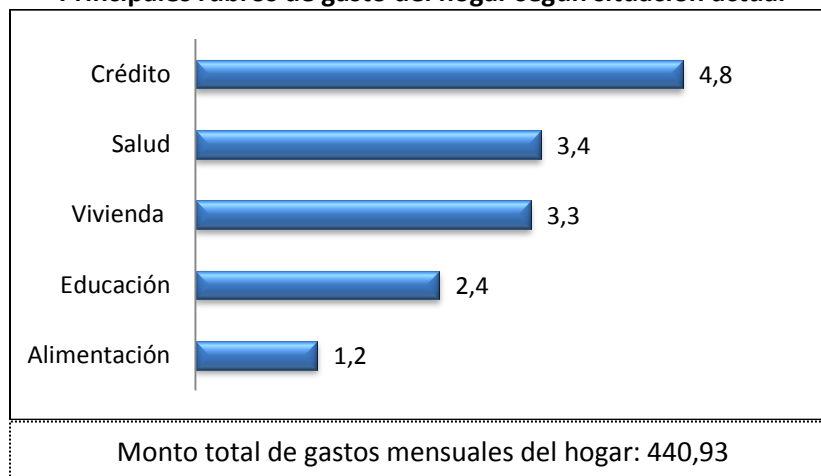
Elaboración: Andrea Cadena

En lo referente a los ingresos que se obtuvieron fruto de otras actividades, antes de la puesta en marcha de los emprendimientos, se puede analizar que:

<sup>41</sup> Se consideró como actividad económica anterior a las que las/los involucrados realizaban antes de trabajar en los emprendimientos, esto es en el año 2010 aproximadamente.

- Todas las 32 personas realizaban algún tipo de actividad económica antes de estar involucradas/os en los emprendimientos turísticos en la estación. Dichas actividades iban entorno a la agricultura mayoritariamente, seguida de la crianza de pollos y de cuyes. La persona que respondió que realizaba otra actividad es una señora que antes de involucrarse en el trabajo de la cafetería del tren trabajaba como empacadora en una microempresa de producción de fideos. Adicional a ella, existen 2 personas que consideran que no realizaban ninguna actividad económica, ellas son amas de casa quienes consideran eso ya que no perciben ingresos económicos por la actividad que realizan. Lamentablemente no están valorando el trabajo que realizan al ser amas de casa, cuestión que debería cambiar debido el valor que tiene realizar esa actividad.
- De las 30 personas que percibían un ingreso económico por la actividad que realizan, 25 lo hacían de manera mensual y 5 de manera semanal.
- El promedio del ingreso mensual de las actividades que realizaban antes de estar involucrados en los emprendimientos de la estación, era de \$205,67. Al comparar este ingreso con el que obtienen ahora en las actividades no relacionadas a la actividad turística que es de \$ 180,30 vemos que es menor, debido entre varias razones a que ahora dedican su tiempo a realizar otras actividades y perciben ingresos por ello. En suma, el ingreso por realizar actividades distintas al turismo disminuyó mientras que el ingreso total (turismo y agricultura) aumentó y es una fuente de ingreso complementario importante para todas/os las/os involucradas/os y sus familias. Es decir, la importancia de generar ingresos complementarios fruto de estas actividades es fundamental para la calidad de vida de las/los involucradas/os. Adicional al análisis de ingresos, también la encuesta incorporó un par de preguntas en las que se detalla lo referente a los gastos, tanto en la situación actual mientras realizan las actividades en la estación, cuanto durante el año anterior mientras no las realizaban. Los resultados obtenidos fueron:

**Gráfico No. 4**  
**Principales rubros de gasto del hogar según situación actual**



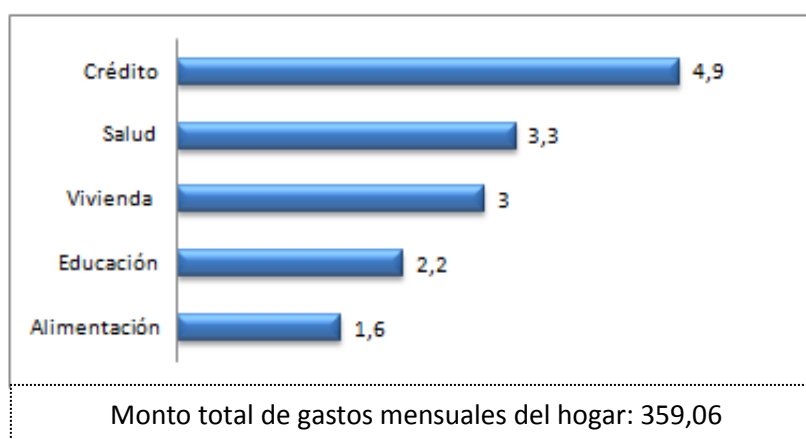
Fuente: Encuesta realizada por Andrea Cadena  
Elaboración: Andrea Cadena

La pregunta solicitaba que según su criterio, priorice los principales rubros de gasto del hogar siendo 1 el más importante y 5 el menos importante. La tabulación realizada muestra que el rubro más importante, o en el que mayoritariamente gastan es en alimentación, seguido de educación. Después de estos, siguen los montos destinados a salud y vivienda<sup>42</sup> que están muy seguidos, para finalmente estar el rubro destinado a crédito.

Adjunto a esta priorización, se pedía también a las/los encuestadas/os establecer el monto total de gastos mensuales del hogar, que en este caso fue de 440,93 USD. Lo cual dividido para una familia en promedio de 5 miembros nos da un gasto individual de 88,18 USD.

Al comparar estas cifras con las que se obtuvieron en la encuesta al pedir que realicen la misma priorización pero en la situación anterior, es decir sin emprendimientos. Los resultados obtenidos fueron los siguientes:

**Gráfico No. 5**  
**Principales rubros de gasto del hogar según situación anterior**



Fuente: Encuesta realizada por Andrea Cadena  
Elaboración: Andrea Cadena

Como se puede apreciar, la tendencia en la priorización de los rubros de gasto es la misma que en la situación actual (con emprendimientos en la estación). En lo que referente a alimentación, vemos que en este período es de 1,6 mientras que en el actual es de 1,2. También se refleja que el monto total de gastos mensuales del hogar para este período fue de \$359,06 USD, esta cifra es menor a los gastos mensuales del hogar actual.

## *Sección 5: Percepción del nivel de vida*

<sup>42</sup> Cabe recalcar que dentro de vivienda se encuentran los gastos generales promedio que realiza el hogar para la mantención de su vivienda, pago de arriendo en el caso de que no sea propia, pago de servicios básicos, entre otros.

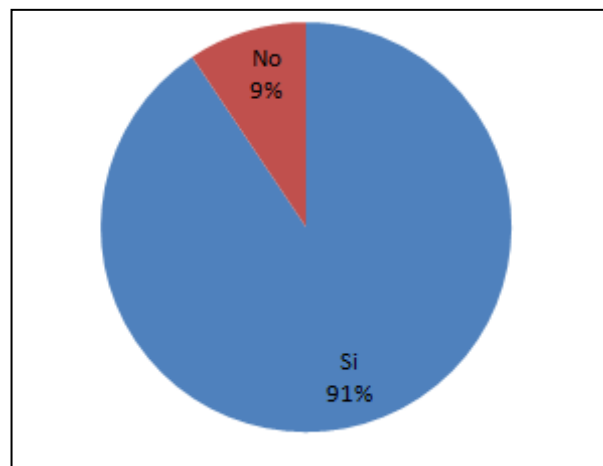
Posterior a la sección anterior en la cual se tuvo un indicio de cuáles son los ingresos y gastos de las/los involucradas/os en la situación actual (con emprendimientos) y en la situación anterior (sin emprendimientos), fue importante también visualizar el panorama del nivel de vida. Es decir, tener una retrospectiva de si esos ingresos son suficientes para comprar lo que ellos requieren (dentro de un promedio normal de necesidades básicas como alimentación, educación, vivienda, etc. en el mes).

Así también se incorporaron preguntas en las que se indaga si con la situación económica actual logran ahorrar dinero o les alcanza apenas para vivir. Esto con el fin de tener la percepción si los ingresos que reciben en los emprendimientos son fuente importante de ingreso familiar. Con respecto al desarrollo de sus emprendimientos en la estación El Boliche, se pregunta si recibieron algún tipo de capacitación por parte de alguna entidad pública o privada involucrada directa o indirectamente con ellas/os. Es importante saber si existe algún tipo de capacitación para visualizar la inversión en capital humano que eventualmente se estaría realizando entre las/los involucradas/os.

Dentro de esta sección, la encuesta que se tomó como referencia para realizar esta pregunta considera importante ver cuál es el entorno político que se vive en la comunidad. Esto como instrumento de percepción de las relaciones comunitarias verticales<sup>43</sup> del sector de manera global.

Como se mencionó anteriormente, se preguntó a las/los involucradas/os si consideraba que con los ingresos mensuales de la familia, tomando en cuenta el trabajo en los emprendimientos de la estación El Boliche, es suficiente para comprar todo lo que requiere el hogar. La investigadora aclaró que en esta pregunta debían considerar los gastos que en promedio mensual se realizan en el hogar, y en el caso que no sean suficientes los ingresos, se especifique qué era lo que no podían comprar.

**Gráfico No. 6**  
**¿Son suficientes los ingresos mensuales para los gastos del hogar?**



Fuente: Encuesta realizada por Andrea Cadena  
Elaboración: Andrea Cadena

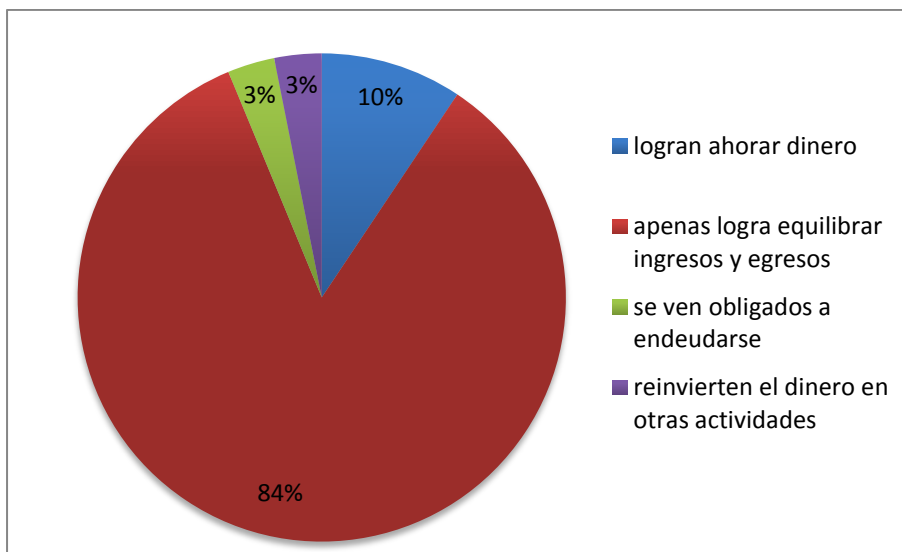
<sup>43</sup> Relaciones comunitarias verticales entendidas como el nivel de jerarquización.

Como se aprecia en el gráfico, el 91% de las/los involucradas/os considera que los ingresos mensuales que obtienen tanto en los emprendimientos realizados en la estación como en sus actividades alternativas, son suficientes para cubrir los gastos promedio mensuales del hogar. El 9% que considera que no es suficiente es por razones eventuales que han pasado en el hogar (enfermedad de una hija/o, o meses en los cuales hay que hacer un mayor gasto por alguna razón específica).

Adicional a esta pregunta existe otra en la cual la/el involucrada/o debe indicar si considera que sus ingresos mensuales de hogar (comparados con la situación anterior en la cual no realizaban las actividades en El Boliche) mejoraron. La respuesta fue que de 32 personas, 31 considera que sus ingresos si mejoraron y una persona considera que no mejoraron. Esta pregunta se acerca mucho más a la importancia que tiene dentro de la lógica rural la pluriactividad y cómo a través del complemento de sus ingresos pueden satisfacer sus necesidades económicas día a día.

Conjuntamente con lo anterior, se quiso considerar cómo se sienten ellos con su situación económica, es decir, si apenas y lograr cubrir gastos o si les alcanza sus ingresos para ahorro. Se obtuvieron las siguientes respuestas:

**Gráfico No. 7**  
**Situación económica actual y destino del dinero**



Fuente: Encuesta realizada por Andrea Cadena  
Elaboración: Andrea Cadena

Como se aprecia en el gráfico, el 84% de las/los involucradas/os tienen una situación económica ante la cual apenas logran equilibrar ingresos y egresos, es decir viven al diario prácticamente. En un menor porcentaje están las demás situaciones, es decir existe un 10% que logra ahorrar dinero, un 3% que lo reinvierte en otras actividades seguida de otro 3% que se ve en la obligación de endeudarse.

En este sentido ambas asociaciones manejan un criterio de solidaridad y si una/un socia/o tiene problemas económico en el hogar por algún situación específica, se presenta el caso a la asociación y

existe la posibilidad de que les hagan un préstamo. Dependiendo del caso se analiza el plazo, y casi siempre es sin tasa de interés, solo en el caso que en plazo de pago sea grande (superior a 2 años) se considera cobrarles un porcentaje mínimo como tasa de interés.

Según lo mencionado anteriormente, esta sección también incorporó preguntas en la cual se hace referencia a la capacitación recibida por ambas asociaciones. En este caso se obtuvo que todas/todos los involucrados han recibido algún tipo de capacitación. Las entidades que han brindado dicha capacitación han sido todas públicas: el MAE, FEEP y el MINTUR. Los temas en los cuales se han enfocado van entorno al turismo, atención al cliente y otros como el turismo natural y de montaña y manipulación de alimentos. Cabe recalcar que dichas capacitaciones se han realizado para las asociaciones que realizan dicha actividad, así por ejemplo el turismo natural y de montaña es un conjunto de ciclos de capacitación que recibieron en la Operadora Turística Boliche Tours ya que su giro de trabajo va entorno a las actividades que se realizan en el parque El Boliche, estas son: cabalgatas, ciclismo de montaña, excursiones, guianza, etc. Dichas actividades son normadas por el MAE razón por la cual este Ministerio los mantiene en constante capacitación sobre este tema.

Un caso similar sucede con la Asociación de vendedoras del Valle del Sumfo quienes manejan la cafetería y tienda del tren, ellas al inicio de su emprendimiento recibieron una capacitación por parte de FEEP en lo referente a atención al cliente, ya que antes no habían interactuado con personas que no sean las de su propia comunidad. La capacitación en manipulación de alimentos fue dada para ambas asociaciones.

En lo referente a la estabilidad política de la comunidad, se plantearon preguntas en las cuales se trató de saber si han culminado los distintos niveles de gobierno en el último período. A nivel del gobierno central y del gobierno parroquial las/os 32 involucradas/os afirmaron que si han culminado sus periodos. De igual manera consideran que existe un ambiente político estable en los mencionados niveles de gobierno.

En la pregunta que relaciona si estos niveles de gobierno han incorporado políticas públicas que favorezcan al turismo rural comunitario, se obtuvo que 22 de las 32 personas consideran que si han existido dichas políticas a nivel del gobierno central, mientras que 29 de las/os 32 involucradas/os consideran que si han existido políticas que favorezcan el turismo rural comunitario a nivel parroquial.

Al ser la comunidad de San Bartolomé de Romerillos zona de riesgo por estar ubicada en las faldas del volcán Cotopaxi y los Ilinizas, esta sección también incluyó el tema de la organización comunitaria en situaciones de desastres naturales.

Aunque todas/os los involucrados manifestaron que no han existido desastres naturales en la zona en los últimos años, 20 de las 32 personas consideran que están organizadas/os para responder antes dichos desastres. Sin embargo, dicha organización es fruto de una capacitación que mantuvo la comunidad en el 2007, en la cual se establecían puntos estratégicos de socorro y de evacuación a los cuales debían acudir de inmediato ante una eventual erupción volcánica u otro fenómeno natural.



## *Sección 6: Impacto de los emprendimientos realizados en la estación El Boliche*

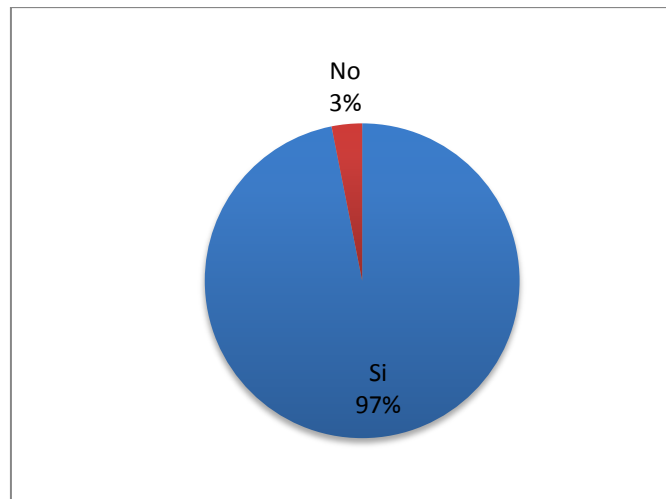
Esta sección es finalmente la última de la encuesta. En esta se trata de medir cualitativamente cuál es la percepción que tienen las/los involucradas/os al estar en los emprendimientos del tren y así poder encontrar los posibles impactos socioeconómicos en la comunidad, tal cual lo es el tema de investigación.

En ciertas preguntas abiertas se utilizó la metodología de tabulación mediante número de frecuencias, es decir se recogieron los criterios que se repiten por parte de varias personas y se los puso en un tabla para medir las frecuencias con las que este mismo criterio se repite.

Desde la perspectiva de las 5 secciones anteriores, se fue visualizando que el impacto no es únicamente económico, a lo largo de las interacciones con la comunidad realizadas en esta investigación, conjuntamente con las encuestas y las entrevistas, se pudo concluir que existen efectos importantes en lo referente al capital social. Se pusieron en la cuesta 4 opciones en las que las personas consideraban si el emprendimiento que realizan en la Estación El Boliche ha tenido un buen efecto en: las relaciones comunitarias de la zona, ha fomentado la conciencia social, ha incrementado o fortalecido la valoración de su cultura e identidad y si ha mejorado la asociatividad entre las/los involucradas/os. Se obtuvieron las siguientes respuestas:

**Gráfico No. 8**

**Porcentaje de Involucradas/os que consideran que los emprendimientos realizados han tenido un buen efecto en: relaciones comunitarias, conciencia social y asociatividad**



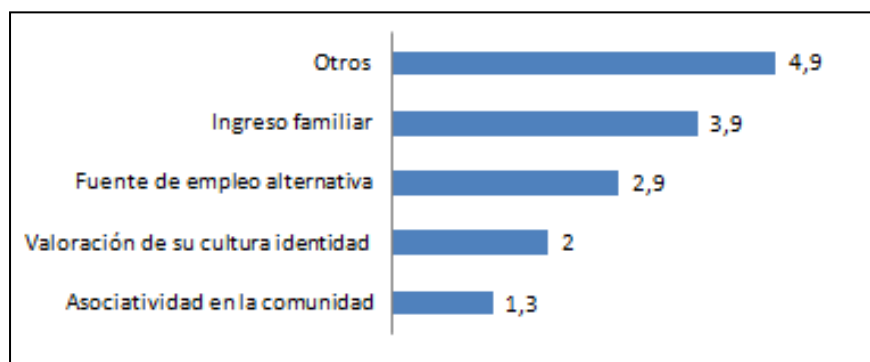
Fuente: Encuesta realizada por Andrea Cadena  
Elaboración: Andrea Cadena

Es decir, el 97% de las/los encuestadas/os consideran que los emprendimientos realizados en la estación El Boliche si ha tenido un buen efecto en las relaciones comunitarias, conciencia social y asociatividad de la comunidad. Adicional a esto, todas/os las/los involucrados consideran de manera unánime que los

emprendimientos que realizan en la estación ha incrementado o fortalecido la valoración de su cultura e identidad.

Se pidió también que prioricen en un rango del 1 al 5, siendo 1 el más importante, qué nivel de importancia consideran a los principales impactos de los emprendimientos realizados en la estación que se mencionan a continuación:

**Gráfico No. 9**  
**Impactos de los emprendimientos**



Fuente: Encuesta realizada por Andrea Cadena  
Elaboración: Andrea Cadena

En el gráfico anterior, fueron considerados como otros, los siguientes:

**Cuadro No. 10**  
**Opciones consideradas como “otras” dentro del impacto de los emprendimientos**

En el caso de ser otros, cuáles?	Trabajo para las mujeres	8
	Trabajo propio liderado por ellos mismo	2
	Autoestima para las mujeres	1
Total de personas que consideran otra opción:		11

Fuente: Encuesta realizada por Andrea Cadena  
Elaboración: Andrea Cadena

Es muy interesante entender cómo para las/os involucradas/os quienes consideraban dentro de “otro” a los efectos de los emprendimientos en la estación esté el trabajo generado para las mujeres. Una persona que consideró la opción de autoestima para las mujeres recalzó que no es solo la oportunidad de trabajo para las mujeres por sí sola, sino todo lo que consigo ha traído para ellas, tal es así el incremento de su autoestima y valoración como mujer.

A continuación se mostrará las preguntas de índole netamente cualitativa tabuladas a través del número de frecuencias. Se preguntaron temas en torno a la opinión que tienen sobre la actividad turística

reactivada, qué cambios se observa en la comunidad que han sido fruto de ello, cómo se sienten las mujeres participando en dicha actividad y finalmente una pregunta muy significativa que trata de entender qué es para ellas/os el tren.

En lo que respecta a la opinión que tienen las/los involucradas/os sobre la actividad turística, se obtuvieron las siguientes respuestas:

**Cuadro No. 11**  
**Opinión sobre la actividad turística**

Es buena porque genera trabajo en la comunidad y reanima las relaciones comunitarias. A través de ella la comunidad se asoció.	7
Les permite participar directamente en la actividad y ser parte del tren. Interacción con los turistas	8
Beneficia a la comunidad porque les brinda la oportunidad de tener una fuente de empleo alternativa, no tan drástica como lo que ellos realizan que es la agricultura. Consideran que mejora la calidad de vida.	13
Otros	4

Fuente: Encuesta realizada por Andrea Cadena  
Elaboración: Andrea Cadena

Según las opiniones de las/los involucradas/os en los emprendimientos realizados en la estación El Boliche, es interesante ver cómo la actividad turística les brinda una oportunidad de empleo alternativa a la agricultura, y según dicen ellos, menos drástica. Los relatos obtenidos por distintos miembros de la comunidad, mencionan que la agricultura es una actividad muy complicada ya que el cultivo de la cebolla blanca que es lo que más se realiza en la comunidad, requiere labra la tierra constantemente y se ven afectados en su salud (problemas en la columna vertebral, alergias a los plaguicidas, etc.), las condiciones climáticas en las que tienen que trabajar son complicadas en cuanto el frío y heladas que hay en el páramo. Consideran ellas/os, que la actividad turística les permite otras condiciones de trabajo en las que no se enfrentan a estas complicaciones pero sin embargo les permite realizar ambas actividades como parte de sus ingresos familiares.

Como complemento a esta pregunta, se realizó otra en la que se pide mencionar primordialmente, cuáles considera han sido los cambios en la comunidad fruto de la actividad turística reactivada, y se obtuvieron los siguientes resultados:

**Cuadro No. 12**  
**Cambios observa en la comunidad que han sido fruto de la actividad turística reactivada**

Ha permitido la asociatividad entre los comuneros	21
Mejores ingresos y fuente de empleo alternativo	4
Participación de las mujeres	3
Otros	2

Fuente: Encuesta realizada por Andrea Cadena  
Elaboración: Andrea Cadena

En función de las respuestas obtenidas se pueden realizar importantes análisis, se evidencia primordialmente que la actividad turística ha favorecido en los niveles organizativos en la comunidad. Según conversaciones mantenidas con las/los comuneros, al principio no mostraban mucha apertura para realizar los emprendimientos en la estación El Boliche, primero porque la actividad turística era una actividad ajena a lo que ellas/os estaban acostumbradas/os a realizar y segundo porque si bien eran todos de la misma comunidad no tenían asociatividad entre ellas/os y algunas/os ni siquiera se conocían. Es decir, se puede inferir niveles de organización que posiblemente desemboquen en capital social adquirido en la comunidad.

Es interesante también tomar en cuenta las 3 opiniones en las que se considera que un cambio fruto de la actividad turística reanimada es la participación de las mujeres, como se ha mencionado en la fundamentación teórica de esta investigación, el turismo rural trae consigo implicaciones de género. En esta ocasión, las mujeres que dieron esta respuesta en la encuesta, son mujeres que consideraban que la única actividad que ellas podrían realizar es estar al cuidado de la casa, el cultivo de sus pequeñas parcelas y crianza de animales para su consumo. Pero no consideraban que podían realizar otra actividad complementaria en la que sin descuidar a las actividades anteriores mencionadas, puedan involucrarse en los emprendimientos y percibir ingresos monetarios por ellos. Si bien, según ellas mismo relatan, el ingreso no es significativo económicamente, el poder realizar otra actividad ha mejorado su autoestima, se han conocido entre otras madres jefas de familia y han puesto en discusión el poder realizar otras actividades entre ellas (a más de las realizadas en la Estación El Boliche) y tener iniciativas para mejorar sus ingresos familiares.

Es entonces que se incorpora otra pregunta en la encuesta en la cual se trata de conocer cómo se sienten las mujeres participando en la actividad turística, y se obtuvieron los siguientes resultados:

**Cuadro No. 13**  
**¿Cómo se sienten las mujeres participando en la actividad turística?**

Bien porque a través de esta iniciativa se conocieron mejor entre todas y realizan una actividad que les gusta y por la cual reciben ingresos. Les permite poner manejar liderazgo entre ellas.	25
---	----

Pueden interactuar con los turistas	7
-------------------------------------	---

Fuente: Encuesta realizada por Andrea Cadena  
Elaboración: Andrea Cadena

En función de esta tabla, es muy interesante observar como para 25 de las/os 32 encuestadas/os (mujeres y hombres) consideran que las mujeres se sienten bien de poder participar en la actividad turística reactivada, les permitió tener mejores relaciones entre ellas y a su vez percibir ingresos por la actividad que realizan. Adicional a esto, también se menciona que dichas mujeres también consideran que un efecto positivo de la actividad turística es poder interactuar con los turistas, esto debido a que ellas consideraban a los turistas que visitan el Parque El Boliche (por tren o de manera particular) como personas extrañas a ellas y no pensaron que en algún momento podrían interactuar con los visitantes y ser parte de su visita turística.

Finalmente la encuesta incorpora otra pregunta abierta de gran importancia para la problemática de investigación, esta es el conocer cómo se siente la gente con el tren, qué significancia tiene para ellos, y se obtuvo lo siguiente:

**Cuadro No. 14**  
**¿Qué significa para usted el tren?**

Significa un símbolo de trabajo y unión. Es un patrimonio histórico del país que a más de ser valioso por eso, intenta reactivar económicamente a las comunidades por donde atraviesa.	20
Es una actividad turística que les permite tener un empleo alternativo	2
Felicidad y símbolo de unión para la comunidad	10

Fuente: Encuesta realizada por Andrea Cadena  
Elaboración: Andrea Cadena

Los 3 tipos de respuesta obtenida de las/os encuestadas/os tienen un criterio muy importante para tomar en cuenta. El primero de ellos sostiene que el tren significa un símbolo de trabajo y unión. Es un patrimonio histórico del país que a más de ser valioso por eso, intenta reactivar económicamente a las comunidades por donde atraviesa, éste criterio fue el que más se repite ya que representa a 20 de las/os 33 involucradas/os. A través de ello, se puede analizar que el tren es un símbolo de trabajo de la comunidad, al menos de la que se ha estudiado en esta investigación, y eventualmente sería el nexo de la organización manifestada en la comunidad. Se repite también el criterio de las tablas anteriores en la cual se considera a la actividad turística reactivada, entre ellas la reapertura del tren en la estación El Boliche, como una fuente de empleo alternativa a la que la comunidad está acostumbrada a realizar.

Finalmente, a partir de todo el análisis de los resultados obtenidos en la encuesta realizada se concluye con una evaluación de dichos resultados.

## ***Resumen de los resultados***

El instrumento utilizado para analizar la problemática de la investigación, es decir el impacto socioeconómico del Tren Ecuador en la comunidad San Bartolomé de Romerillos, fue la encuesta. Como se pudo evidenciar en las respuestas obtenidas y analizadas anteriormente, fue primordial para la exploración y obtención de la información. A partir de ésta, se puede realizar la siguiente evaluación de los resultados:

- Se realizaron un total de 32 encuestas a las/los involucradas/os en los emprendimientos de la Estación El Boliche, de los cuales 12 pertenecen a la Asociación de Vendedoras del Valle del Sumfo y 20 pertenecen a la Operadora turística Boliche tours.
- Del total de las/los encuestadas/os son 17 son mujeres y 15 son hombres. El promedio de edad es de 40 años y el número de miembros en promedio por cada familia es de 5 miembros. De los 5 miembros 2 de ellos estudian.
- En lo que a nivel de escolaridad se refiere, la tendencia es que las madres de familia tengan mayor representación en el nivel primario de educación mientras que los padres de familia alcanzan mayor representación en la secundaria. En lo que respecta a las/os hijas/os, tienen alta representación a nivel primario, seguida del secundario. Existen también pocos casos en los cuales las/los hijas/os están en la universidad. Pese a que la encuesta no incorporó una pregunta en la que se especifique la edad de las/os hijas/os, de manera general se ha podido percibir que sus niveles de escolaridad están acorde a su edad, la mayoría de ellos estudia en la jornada matutina (primaria y secundaria). En la tarde ellas/os dedican su tiempo en actividades familiares, cuidado de sus parcelas y animales de granja según el caso y los fines de semana colaboran a sus madres o padres en la estación. Los jóvenes universitarios están casi todo el día fuera de su hogar debido al horario de clases pero los fines de semana trabajan en la estación. Las carreras universitarias que estudian son licenciatura en educación básica y educación inicial, ingeniería de sistemas y administración de empresas. Lastimosamente se está desaprovechando el potencial que tienen y no estudian carreras relacionadas a la actividad turística o agricultura, lo cual sería un gran impulso para ellas/os y la comunidad en sí.
- En lo que respecta a la comunidad se perciben bajos niveles de delincuencia, niveles que no han cambiado luego de la realización de los emprendimientos en la estación. Dentro de los servicios básicos la comunidad tiene luz eléctrica, agua y recolección de basura, pero no tienen alcantarillado. Al realizar actividades turísticas, el que no exista alcantarillado contamina el medio ambiente y perjudica la calidad de vida de las personas de la comunidad. Al perjudicar el entorno en donde se desarrollan las actividades turísticas se pierde su valor natural y paisajístico, puede alterar la vida de las especies animales y vegetales que allí existen y todo esto conlleva a la pérdida de valor turístico del lugar. Sería importa que el gobierno parroquial ponga en marcha

el plan de alcantarillado para San Bartolomé de Romerillos según consta en su programación anual 2013.

- En lo que a ingresos se refiere, el promedio de ingresos percibidos por realizar los emprendimientos en las estación (tanto la Asociación de Vendedoras del Valle del Sumfo como la Operadora Turística Boliche tours) es de 154,38 USD y el ingreso percibido por otras actividades (particularmente la agricultura) es de 180,30 USD. El total de ingreso mensual promedio es de 334,68 USD. Es importante mencionar que el ingreso es per cápita, no por familia. Se evidencia entonces que el ingreso que obtienen por realizar los emprendimientos es inferior al ingreso que obtienen en otras actividades (agricultura), pero constituye un ingreso complementario importante para poder cubrir las necesidades básicas de la familia. Las actividades que mayor ingreso registran son la gastronomía y el turismo de montaña.
- Dentro de los gastos, se tiene que el monto total de gastos mensuales del hogar es de 440,93 USD. El orden en el cual destinan su dinero es: alimentación, educación, vivienda, salud y finalmente crédito.
- La encuesta también abarcó el tema de ingresos y gastos antes de estar involucrados en los emprendimientos de la estación, los resultados mostraron que el total del ingreso mensual registrado era de 205,67 USD y el gasto promedio mensual era de 359,06 USD. El ingreso obtenido en los emprendimientos en la actualidad es importante ya que complementa al ingreso que obtenían en una sola actividad y a través de este pueden suplir las necesidades básicas de la familia como vivienda, alimentación, salud y educación. Es decir, tienen un ingreso total actual de 334,68 USD versus los 205,67 USD que recibían antes de realizar las actividades turísticas en la estación. El ingreso actual es mayor al anterior y permite mejorar la calidad de vida de los miembros de las/os involucradas/os en la estación.
- Todas/os las/os involucradas/os consideran que en el último año sus ingresos mejoraron y por ende la calidad de vida de las familias de la comunidad en estudio. Adicionalmente, con la situación económica actual del hogar el 84% de las familias logran equilibrar ingresos y gastos, el 10% logra ahorrar dinero, el 3% reinvierte el dinero en otras actividades y el 3% restante se ve obligado a endeudarse.
- Las/os encuestadas/os identificaron como impactos socioeconómicos de los emprendimientos que realizan a los siguientes puntos: mejora en las relaciones comunitarias de la zona, fomento de la conciencia social, incremento y fortalecimiento de su cultura e identidad y mejora en los niveles de asociatividad, tanto de las/os involucradas/os como de la comunidad en general. Adicional a estos efectos, también la encuesta abordó otros posibles impactos en los cuáles las/os involucradas/os debían priorizar en función de su criterio. Se obtuvo que en primer lugar el efecto más importante es la asociatividad en la comunidad, seguida de la valoración de su cultura e identidad, luego está la posibilidad de una fuente de empleo alternativa adicional a los ingresos que con esta se obtienen. Varias/os encuestadas/os mencionaron otros posibles efectos

en los que se destaca el tema de género. Es decir, la participación de las mujeres en actividades alternativas a las que realizan y los ingresos que con ello pueden percibir.

- Dentro de las preguntas abiertas es importante tomar en cuenta el criterio que tienen las/os involucradas/os quienes creen que la actividad turística reactivada les brinda una oportunidad de trabajo alternativo al que están acostumbrados a realizar en la comunidad, esto es la agricultura. Les permite también poder interactuar con los visitantes y ser parte activa de la actividad turística que se realiza en la estación El Boliche. Esta relación es recíproca debido a que los turistas por su parte, al encontrar un servicio proporcionado por la gente de la comunidad generan un valor agregado a su visita y la hace más placentera y enriquecedora. Esto a su vez genera una ventaja comparativa y competitiva con los sectores cercanos al lugar en donde también existen actividades turísticas pero no lo realizan los habitantes de la comunidad.
- Manifestaron también la importancia que tiene para las mujeres el poder realizar un trabajo en el cual ellas si pueden participar y percibir un ingreso monetario por ello, algunas involucradas manifestaron que el poder estar en los emprendimientos ha subido su autoestima y les ha permitido valorarse como mujeres.  
Finalmente, el tren es un símbolo de trabajo y unión como lo manifestaron la mayoría de encuestadas/os, pues este les permitió poder organizarse, conocerse, generar asociación y posteriormente trabajo. Es también un símbolo patrimonial por el cual se sienten orgullosos de tenerlo en su territorio.

Como se ha podido observar en el desarrollo de este capítulo, los impactos socioeconómicos que ha traído consigo el impulso de los emprendimientos en la estación El Boliche se manifiestan en varios sentidos. Por un lado está la complementariedad de ingresos, fuente de trabajo alternativa y evidentemente el tema de género. Por otro lado están los beneficios sociales como la asociatividad, la valoración de su cultura e identidad, y el mejoramiento de las relaciones comunitarias en la zona.

Es pertinente aquí realizar algunas conclusiones en cuanto a Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública y los impactos que se generaron en la comunidad producto de los emprendimientos realizados en la estación El Boliche. Como se mencionó en el capítulo del Tren Ecuador, el total de la ejecución presupuestaria en el 2011 fue de 119'655.930, 72 y el ingreso obtenido fruto de la venta de pasajes en el mismo año fue de alrededor 1'128.000 USD. Lamentablemente no se pudo obtener a detalle cuál fue el monto de la inversión destinada específicamente en la estación El Boliche.

El ingreso promedio obtenido fruto de realizar las actividades realizadas en la estación fue de 154,38 USD (cafetería y operadora turística), lo cual al multiplicarlo por las/os 32 involucradas/os da un ingreso total mensual de 4.940,16 USD y en el año esta cifra asciende a 59.281, 92. Estos datos constituyen un ingreso importante para la comunidad y base para su calidad de vida, pero si lo comparamos con la empresa de ferrocarriles como tal es sumamente minúsculo en proporción al gasto que ellos efectúan. Si bien se entiende que estos emprendimientos están empezando recién desde el año 2011, y la empresa



prevé que a futuro se puedan realizar en más estaciones, para lograrlo sería importante que inviertan también en capacitación a las comunidades locales, levantamiento de datos económicos, sociales y poblacionales de dichas comunidades, incentivar actividades turísticas relacionadas al recorrido en tren y capacitación al personal de la empresa para que identifique que el fin del ferrocarril ya no es el transporte de vía férrea sino un servicio patrimonial turístico que busca impulsar el desarrollo local de las economías por donde atraviesa el tren. Si se registra un gasto en remuneraciones por parte de la empresa que asciende a 11'828.725,20 USD se podría realizar una priorización de gasto, recortar dinero de esta cuenta y direccionarlo a las actividades que se mencionaron anteriormente.

En definitiva, según el escenario actual, la inversión sustanciosa que realiza FEEP no se justifica al menos en lo que ha dinamización de economías locales se refiere. Habría que analizar en el largo plazo, al menos 5 o 6 años y ver si con mayores emprendimientos realizados en otras estaciones, las comunidades beneficiadas son mayores y por ende los procesos de desarrollo local son más significativos.

Esta disertación tuvo como objetivo general determinar el impacto socioeconómico del proyecto tren Ecuador en la comunidad San Bartolomé de Romerillos. Se analizaron los conceptos y criterios más relevantes en torno al tema, tales como teoría de empresas públicas, territorio rural, capital social y desarrollo económico local.

Se desarrollaron también los capítulos de análisis de la comunidad San Bartolomé de Romerillos y Tren Ecuador. El uno tuvo como objetivo primordial analizar las distintas variables económicas, sociales y poblacionales de la comunidad para relacionarlas con los resultados obtenidos en la encuesta y contribuir a la problemática de la investigación. En el otro por su parte, consta la situación del ferrocarril en el Ecuador, su historia, proceso de auge y declive. También se explica la reestructura que tiene la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador y cómo es que direcciona sus emprendimientos a la comunidad involucrada.

Finalmente se concluye con este capítulo en el cual se analizó el impacto socioeconómico del proyecto tren en la comunidad San Bartolomé de Romerillos en la estación El Boliche. Para el efecto el instrumento de captación utilizado fue la encuesta, misma que constó de 6 secciones y un total de 54 preguntas entre cualitativas y cuantitativas. Se analizó si la comunidad es beneficiada y cómo lo hace y mostró resultados interesantes, sobre todo los que se refieren a la importancia de la organización, capital social, cooperación y valoración de su cultura como características de un proceso de desarrollo local.

## ***Conclusiones***

En contraste de los objetivos específicos planteados al inicio de esta investigación, se tiene como resultado las siguientes conclusiones:

Acerca del aporte económico de los emprendimientos del tren Ecuador en la comunidad:

- a. El ferrocarril ecuatoriano desde sus inicios tuvo como objetivo primordial el transporte de carga y pasajeros entre Quito y Guayaquil. Adicional a esto, trajo consigo un sin número de externalidades positivas y negativas en las comunidades por donde recorría el tren. Dentro de las externalidades positivas se puede destacar la dinamización de las economías locales, mejores niveles de comunicación y transporte entre ellas, fuente de empleo significativa, entre otras. Lamentablemente el auge de la modernización desde los años 50 y 60 hizo que otras formas de transporte desplacen por completo al ferrocarril. Las políticas de los gobiernos de turno dejaron abandonado por completo la rehabilitación del tren y por años quedo en el olvido y deterioro.
- b. En la actualidad existe un fuerte compromiso político por parte del gobierno de turno para lograr la reconstrucción y rehabilitación del ferrocarril en todos sus tramos y lograr a través de ello, que el tren sea un símbolo patrimonial turístico importante para el país. Los costos que esto conlleva son sumamente altos debido a que la reconstrucción de la vía férrea necesita materias primas de alto costo y la mayoría de las estaciones está en un completo estado de deterioro.
- c. La nueva visión estratégica que tiene Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública busca ya no girar en torno al transporte de pasajeros, sino a través del servicio patrimonial turístico que se ofrece, y así poder lograr dinamizar las economías locales cercanas a las estaciones del tren. Para ello se han planificado crear varios emprendimientos turísticos en cada una de las estaciones, tales como la cafetería del tren, tienda del tren, refugio del tren, entre otros. Al ser la comunidad san Bartolomé de Romerillos una de las primeras en la que se lleva a cabo estos emprendimientos, se encontraron algunas falencias por parte de la empresa. No existe un plan estratégico claro que marque la hoja de ruta en cuanto a qué es lo que se quiere lograr en cada comunidad con cada emprendimiento. Así también, no existe tampoco una línea base en la cual se registre a todas las comunidades cercanas a las estaciones, sus características económicas, sociales y poblacionales para poder realizar una correcta planificación en función de las necesidades locales.
- d. La sostenibilidad en el largo plazo de FEEP también es motivo de varias observaciones. El presupuesto devengado en el 2011 fue alrededor de 119 millones y el planificado para el 2012 asciende a casi 130 millones. Si comparamos esto con los ingresos que obtuvo el ferrocarril en el 2011 que fueron de 1'128.000 dólares, no representa ni el 1% del total del presupuesto que se necesitó en el 2011. Esto para la empresa se justifica debido a que al menos en los próximos 2 a 3 años más se tendrán que hacer gastos de inversión sumamente altos para la reconstrucción de

todas las estaciones en todos los tramos. Habría entonces que analizar en el largo plazo (al menos 5 años) si la empresa reporta mejores índices de ganancia. Por limitaciones físicas y operativas, aunque la demanda así lo requiera, no se puede implementar más trenes o autoferros ya que el corredor mientras no esté rehabilitado no permite el flujo de más locomotoras.

- e. La valoración del patrimonio constituye un símbolo histórico de identidad nacional, razón por la cual se han realizado también todos los esfuerzos en relación a la construcción y rehabilitación del corredor turístico ferroviario.

Con respecto a analizar la situación socioeconómica de la comunidad:

- a. La parroquia San Juan de Pastocalle es una parroquia rural de la provincia de Cotopaxi que refleja la necesidad que tiene el Ecuador de contar con un proceso de descentralización adecuado en el cual las competencias estén desagregadas a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) provinciales y parroquiales. Esto debido a que por años esta parroquia ha vivido una historia parecida a la de muchas parroquias rurales en el país en las cuales se ha dejado en el olvido la inversión pública, educación, salud, servicios básicos, entre otras. Al momento el país cuenta con el COOTAD como una herramienta para la construcción de un Estado policéntrico, desconcentrado y descentralizado, articulado entre los distintos niveles de gobierno con el fin de garantizar su autonomía política, administrativa y financiera como pilares del desarrollo en los territorios. En el informe de labores del 2011 del Consejo Nacional de Competencias consta que se ha transferido ya las competencias de riego, gestión de la cooperación internacional y se ha iniciado el proceso de transferencia de la competencia de tránsito, transporte y seguridad vial. Se está levantando la línea base de las competencias de vialidad, infraestructura y equipamiento de educación, salud y fomento productivo. Esto con el propósito de que los gobiernos locales dinamicen de mejor manera las políticas públicas que promuevan el desarrollo de sus localidades, se espera entonces que en el medio y largo plazo la parroquia de San Juan de Pastocalle muestre mejores resultados fruto de este proceso de descentralización que lleva el país.
- b. En los últimos años la parroquia ha mejorado sus niveles de escolaridad, esto debido entre otras cosas, a que la población tiene una nueva visión al respecto y considera importante que sus hijas/os asistan a la escuela o colegio y más aún cuando existe la política de gratuidad de la educación en el país.
- c. En lo que a servicios básicos refiere, una falencia latente de la parroquia y de la comunidad San Bartolomé de Romerillos es la carencia de un servicio de alcantarillado. La mayoría de ellos elimina los desechos sanitarios a través de pozo ciego. Ésta es una realidad de muchas comunidades rurales del país en las cuales la problemática de los servicios básicos es una característica que predomina en ellas.

- d. La actividad económica que predomina en la parroquia y en la comunidad es la agricultura y ganadería. Por estar ubicado en una zona de páramo los cultivos que más se realizan son de cebolla blanca y papa. Sería importante que en el país exista programas de capacitación gratuita para las/os campesinas/os agricultores que se dedican a esta actividad económica y lo hacen de una forma artesanal para que puedan mejorar la calidad de sus cultivos y lo realicen de una manera adecuada para su salud.
- e. Una ventaja comparativa de la comunidad, como la de muchas comunidades rurales del país, son los hermosos paisajes de páramo por los que está rodeado. San Bartolomé de Romerillos está ubicado en las faldas de los Ilinizas y del volcán Cotopaxi. A 3 km. de la comunidad está el Parque Nacional El Boliche, un hermoso lugar paisajístico para realizar turismo familiar y de montaña. Lamentablemente la comunidad no está involucrada muy a fondo con las actividades turísticas que podrían realizar en el parque. Esto debido, entre otras cosas, a la disminución de turistas que visitan el lugar de manera particular pues la mayoría lo hace a través del recorrido férreo. Sería importante la existencia de políticas por parte de los ministerios encargados, como el Ministerio de Turismo o el Ministerio del Ambiente en el cual se trate de impulsar el turismo en estas áreas, se brinden las condiciones adecuadas para hacerlo y se capacite a las comunidades en torno a lo referente al turismo comunitario. El turismo en la actualidad, se presenta como una actividad complementaria y alternativa a la agricultura, que es la que mayoritariamente realiza la comunidad.
- f. La realidad que se muestra en variables de vivienda, hogar, acceso a servicios básicos, educación, migración, manejo de basura de la comunidad es similar a la realidad del Cantón Latacunga y eventualmente al de la Provincia de Cotopaxi, esto se relaciona de cierta manera con que la mayoría de parroquias del cantón son rurales y la tendencia en el país y en América Latina al menos durante la década de los años 90 fue un completo olvido para el sector rural. Es ahora en el mediano y largo plazo cuando se trata de solucionar las brechas que generaron esa decadencia con el sector ya sea por su estructura socio-política, cultural, o su ubicación geográfica por ejemplo, y se pretende con una nueva línea base, generar políticas públicas directas para el medio rural y así lograr mejorar su bienestar, desarrollo y por ende la calidad de vida de la población.

Finalmente, respeto a establecer el impacto de los emprendimientos del proyecto tren Ecuador a través de diversas variables como ingreso, fuente de empleo, calidad de vida, entre otras:

- a. Las/os involucradas/os en los emprendimientos realizados en la estación El Boliche consideran muy importante el poder realizar esta actividad alternativa debido a varias razones, entre ellas debido a que es una fuente de ingreso representativa. Es interesante analizar cómo bajo la óptima del territorio rural la complementariedad de ingresos a través de la pluriactividad es una lógica que se maneja en la comunidad con el fin de lograr satisfacer las necesidades básicas de

las familias. El poder realizar varias actividades permite a los miembros de la comunidad mejorar sus ingresos y por ende la calidad de vida de sus familias, lo cual es importante en términos de bienestar y desarrollo.

- b. Después de la agricultura se ha evidenciado que la tendencia en varios países de América Latina incluido el Ecuador está direccionada al turismo. Esto debido a la belleza geográfica, animal, silvestre, paisajística y cultural que tienen nuestros pueblos. El turismo se manifiesta como una actividad alternativa que no implica tanto sacrificio por parte de los agricultores y que más bien, a través de una capacitación adecuada, permite explotar de mejor manera los distintos sitios o potenciales turísticos. Esta actividad también permite que se puedan involucrar las familias en ello, y en el caso del turismo comunitario todas/os los miembros de la comunidad se intervienen y se benefician del mismo.
- c. El desarrollo de los emprendimientos en la estación El Boliche reflejó impactos sociales muy interesantes. La comunidad involucrada tomó como incentivo esta actividad para mejorar los niveles organizativos entre ellas/os e impulsar la asociatividad y cooperación entre todas/os. La asociatividad en este sentido, es un elemento importante del capital social debido a que permite generar una estructura y tejido social, que al solidificarse constituye una fuente primordial en los procesos de desarrollo local. Adicional a esto, si se toma en cuenta la valoración de su cultura e identidad que tienen las/os involucradas/os, se fortalecen aún más los nexos creados en los distintos niveles de organización social que se están generando producto de sus actividades realizadas en la estación. se incrementa aun más el capital social existente.
- d. Es importante también mencionar la importancia que tiene el poder realizar éstas actividades turísticas en términos de género. Lamentablemente en nuestro país, en localidades urbanas y rurales aun existe la mala idea de que las mujeres únicamente pueden realizar cierto tipo de actividades y en algunos casos no son valoradas ni por ellas mismas. Este es el caso de las mujeres que realizan actividades del hogar (amas de casa) quienes consideran que ésta no es una actividad económica y al hacerlo están desvalorizando totalmente la importancia que esto tiene en el hogar, en lo económico y social. Ciertas mujeres entrevistadas consideraban que antes no realizaban ninguna actividad pero sí lo hacían en cada uno de sus hogares. Ahora, fruto del trabajo que realizan en la estación creen que han incrementado su valoración personal y autoestima ya que realizan una actividad que les gusta, en su propio territorio, no descuidan a sus hijas/os y perciben ingresos económicos por ello.
- e. Las cifras revelaron sin lugar a duda que de eliminar los emprendimientos realizados en la estación El Boliche la comunidad se quedaría sin una importante fuente de ingreso complementario y por ende su calidad de vida disminuiría. Ahora bien, una familia que pierde de repente un ingreso importante lo que de inmediato haría es buscar otra fuente de ingreso. Según lo investigado, esta otra fuente de ingreso sería directamente la agricultura ya que es la actividad más realizada en la comunidad y en la provincia entera. Los relatos de los miembros de la comunidad manifestaron que la agricultura como tal es una actividad muy sacrificada con

fuertes implicaciones en su salud debido a que la practican, en su mayoría, de una manera artesanal y sin capacitación técnica (Sin tomar en cuenta el bajo precio que les pagan al comercializar sus productos). Sería lamentable que si los emprendimientos del tren, tal es el caso de la cafetería o la operadora turística desaparecen, los miembros de la comunidad vuelvan al trabajo duro y esclavizado como lo es el cultivo de papas y cebolla blanca. Las/os involucradas/os se sienten satisfechas/os de poder realizar una actividad ligada al turismo que les permite atender a su familia, realizar como actividad complementaria la agricultura, y poder a través de ello mejorar los niveles organizativos de su comunidad.

- f. Finalmente, la comunidad está iniciando un evidente proceso de desarrollo, en el cual la correcta divergencia entre los distintos factores marcará la pauta de desarrollo local en el territorio. La movilización y participación de los actores locales involucrados, la existencia de equipos de liderazgo local y otros factores como el apoyo presentado por la empresa de ferrocarriles en el 2011, han hecho que se inicie con importantes avances sociales en la comunidad.

## ***Recomendaciones***

- a. En el ámbito del desarrollo local, la política pública debe también considerar dentro de su planificación a este sector, debido a que constituye la base de los procesos de desarrollo específicamente porque en los sectores rurales es en donde se realiza mayoritariamente la agricultura. Actividad que impulsa y genera la seguridad y eventualmente la soberanía alimentaria del país. En relación a esto, varias instituciones públicas, entre ellas la SENPLADES, está estructurando la estrategia del Buen Vivir Rural. Dicha estrategia se fundamenta en el protagonismo político de los pobladores rurales, partiendo de una perspectiva integral y multisectorial del territorio rural, y buscando la sustentabilidad ambiental, social, económica, cultural, y política. La estrategia se guía por una política garantista de los derechos que se orienta a la construcción de un sistema económico social, solidario y sostenible, dedicado a un núcleo prioritario: la agricultura familiar campesina. Es decir, en definitiva tomar al desarrollo no como una meta sino como una finalidad.
- b. Es necesario el fomento de políticas públicas que impulsen el turismo en los territorios rurales específicamente, debido a que cuentan con una inmensa valoración cultural, geográfica, paisajística, gastronómica y patrimonial, recursos que de ser bien aprovechados podrían construir un turismo integral como una actividad complementaria y alternativa a la agricultura. Inclusive, da la pauta para la creación de sistemas de desarrollo local sostenibles dentro de los territorios. Alternativa que en tiempos de crisis económica constituyen una fuente de trabajo y desarrollo importante.
- c. Por otro lado, de acuerdo con las conclusiones al estudio realizado, se plantean las siguientes recomendaciones:
  - Dentro de la programación anual de la empresa de ferrocarriles, se debería también destinar un presupuesto fijo a estudios, programas y proyectos, capacitación al personal y a los coordinadores en cada una de las estaciones para tratar de marcar la visión de qué es lo que significa el desarrollo local. Es decir, a la par de los trabajos realizados para la rehabilitación del corredor turístico ferroviario, avanzar también en la estrategia para el fomento de desarrollo local en las comunidades.
  - Dentro del proyecto de los emprendimientos locales en las estaciones por parte de la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador, es necesario capacitar a las/los involucradas/os de la comunidad en temas relacionados al turismo, para que se lo realice de una manera más sostenible y organizada y sobretodo se cree conciencia sobre la importancia de esta actividad en los territorios.
  - La recuperación del corredor turístico ferroviario como patrimonio histórico del Ecuador trae consigo costos sumamente altos que ponen en duda la sostenibilidad de la Empresa Pública

Ferrocarriles del Ecuador debido a la total dependencia de las transferencias del Estado, ya que sus ingresos fruto del giro de negocio son casi insignificantes comparados con el presupuesto que necesitan año tras año. Es necesario entonces, se analicen estrategias dentro de la empresa que busquen también recuperar económicamente la inversión que se está realizando a través de otras actividades relacionadas al ferrocarril.

- Sería importante entonces que, a más de los ingresos recibidos por la venta de pasajes, se generen también cifras representativas en cuando al desarrollo local respecta. Esto es, poder lograr un verdadero impulso económico en las comunidades alrededor de las estaciones para poder justificar también el objetivo estratégico en el cual la empresa se ha planteado intervenir.
- No existía ningún registro, estudio o línea base de la comunidad San Bartolomé de Romerillos, razón por la cual esta investigación tuvo que realizar la encuesta con todas las preguntas relacionadas a los impactos socioeconómicos de la comunidad y por ende dejar levantada una línea base para estudios superiores.
- Finalmente, la investigación realizada muestra que ya se ha generado importantes niveles organizativos entre los miembros de la comunidad a través de todo el trabajo en equipo que implicó para ellas/os impulsar y llevar a cavo sus emprendimientos (cafetería y operadora turística). Sin embargo, estos niveles organizativos no son por si solos un indicador de capital social o eventualmente desarrollo local, según el marco teórico investigado se necesita también un empoderamiento de cada uno de las/os involucradas/os para generar una estrategia que solidifique ese desarrollo. Dicha estrategia a mi opinión, debería estar relacionada directamente con el ámbito del turismo debido a varias razones, entre ellas por ejemplo, el hermoso paisaje y riqueza natural por el cual la comunidad se encuentra rodeada (Parque El Boliche, Cotopaxi, Los Ilinizas) es un potencial para realizar turismo comunitario en la zona. En la actualidad es cada vez mayor el número de turistas que se sienten atraídos por este tipo de turismo comunitario, tan solo el hecho de ver como la comunidad vive diariamente y convivir con ella hace que el visitante se sienta totalmente atraído por este tipo de turismo. En muchos casos en América Latina se ha visto experiencias de comunidades rurales en las cuales la opción inmediata a la agricultura es el turismo, con mejores resultados en su ingreso, calidad de vida, impacto ambiental, organización, patrimonio y cultura, etc.



## ***Referencias bibliográficas***

- Abramovay, Ricardo (2006) **Para una teoría de los estudios territoriales**. Sao Paulo: RIMISP.
- Alburquerque, Francisco (2004) **Metodología para el desarrollo económico local**. Santiago de Chile: ILPES.
- Alburquerque, Francisco (2006) **Reflexiones sobre iniciativas de desarrollo local en Brasil, Argentina y Chile**. Santiago de Chile: CEPAL-GTZ.
- Apollin, F. y Eberhart, C (1999) **Análisis y diagnóstico de los sistemas de producción en el medio rural. Guía metodológica**. Quito: CAMAREN.
- Argote, Felipe (2005) **La Gran Depresión**. Panamá: Universidad Interamericana de Panamá.
- Ayala Mora, Enrique (2002) **Historia del Ecuador** Quito: Universidad Andina Simón Bolívar.
- Berdegú, Julio y varios autores (2011) **Determinantes de las dinámicas de desarrollo territorial rural en América Latina**. Santiago de Chile: RIMISP.
- Byerlee, D., Diao, X. y Jackson, C. (2005) **Agriculture, rural development and prop-poor growth: country experiences in the post reform era**. Washington D.C.: Banco Mundial.
- Campbell, Tim (2010) **Descentralización y desarrollo económico local**. BID.
- Canagarajah, S., Newman, C., y Bhattamishra, R. (2001) **Agriculture and Rural Development Discussion Papers**. Washington, D.C.: Banco Mundial.
- Canoves, G., Villarino, M., y Herrera L. (2002) **Políticas públicas, turismo rural y sostenibilidad: difícil equilibrio**. Santiago de Compostela: AGE.
- Castro, Byron (2006) **El ferrocarril ecuatoriano: Historia de la Unidad de un Pueblo** Quito: Banco Central del Ecuador.
- Clark, Kim (2004) **La obra redentora: El ferrocarril y la nación en Ecuador 1895.1930**. Quito: Corporación Editora Nacional. Universidad Andina Simón Bolívar.
- Coleman, James (1990). **Foundations of social theory**. Cambridge: Belknap Press.
- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (2010) **COOTAD**.

Concejo Nacional de Competencias (2011) **Informe de labores CNC** En: <http://www.senplades.gob.ec/web/senplades-portal/rendicion-del-cnc-2011> [acceso: 12/07/12].

Cravacuore, Daniel (2007) **Taller de experiencias positivas en gestión local: territorio y gestión municipal**. Quilmes: INCIHUSA-CONICET.

De la Cruz, R., Pineda, C., y Posch, C. (2010) **La alternativa local: descentralización y desarrollo económico**. BID

Delgadillo, Javier y Torres, Felipe (2010). **El desarrollo rural y la gestión del territorio**. México D.F.: Instituto de investigaciones económicas de la UNAM.

Falconí, Fander y Muñoz Pabel (2007). **En búsqueda de salidas a la crisis ética, política y de pensamiento: opciones comparadas**. Quito: FLACSO.

Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (2011) **Informe anual de labores**. Quito: FEEP.

FONSAL (2008) **El camino de hierro: cien años de la llegada del ferrocarril a Quito**. Quito: FONSAL.

García Idrovo, Galo (2008). **El ferrocarril más difícil del mundo: colección bicentenario**. Quito: Ministerio de Cultura.

Gartelmann, Karl Dieter (2008). **Nariz del Diablo y Monstruo Negro: El ferrocarril más difícil del mundo**. Quito: Trama Ediciones. ISBN978-9978-300-98-5.

Gobierno Parroquial de **Pastocalle** (2011) En: <http://www.pastocalle.gob.ec> acceso: [12/06/12].

Gras, Carla(2004) **Pluriactividad en el campo Argentino: el caso de los productores del sur Santaferino**. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

Holística Consultores (2010) **Informe del Plan Maestro del Ferrocarril ecuatoriano**. Quito: Holística Consultores.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INEC (2012) **Resultados del Censo Nacional de Población y Vivienda 2010**. Quito: INEC.

International Railway Commission (1980) **Report of the Surveys and Exploration Made by Corp Two in Costa Rica, Colombia and Ecuador, 1891 – 1893**. Michigan: UPM Historic Department.

Jaramillo, Fabián (2011) **El régimen jurídico de las Empresas Públicas en el Ecuador**. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar. En: <http://uasb.edu.ec/handle/10644/2839> [acceso: 11/05/2012].

Junta Parroquial de San Juan de Pastocalle (2002): **Plan de desarrollo parroquial**.

Keynes, John (1981) **Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero**. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.

**Ley Orgánica de Empresas Públicas del Ecuador** (2009).

Lucero, Florencia (2005) **CAPTUR Pichincha: Boletín temas turísticos**. En: <http://www.captur.com/boletin/141sep05/operaciones3.asp> [acceso: 22/05/2012].

Marzano, Giuseppe USAID - ECUADOR (2011) **Informe de segmentación del sector turístico ecuatoriano** Quito: Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional.

Martínez, Luciano (2009) **Red de prensa rural**. En: <http://redprensarural.com/tag/luciano-martinez/> [acceso: 15/05/2012].

Massieu, José Francisco (1999) **La Empresa Pública. Un estudio de derecho sobre México**. México D.F.: INAP.

Mattick, Paul (1998) **Marx y Keynes: los límites de la economía mixta**. México D.F.: ERA.

MINTUR (2011) **Metodología para Inventarios de Atractivos Turísticos** Quito: MINTUR.

Municipalidad **San Lorenzo del Pailón** (2011) En: [http://www.sanlorenzodelpailon.gov.ec/index.php?option=com\\_content&task=view&id=3&Itemid=6](http://www.sanlorenzodelpailon.gov.ec/index.php?option=com_content&task=view&id=3&Itemid=6) [acceso: 23/06/12].

Municipio de Latacunga (2005) **Plan de desarrollo Cantón Latacunga**.

Muñoz, P., Larrea, A. y García, J. (2008). **El nuevo pacto territorial: descentralización y autonomías en la nueva Constitución**. Quito: SENPLADES.

Organización Mundial de Turismo OMT (1989) **Declaración de la Haya**. En: <http://www2.unwto.org/es/content/historia> [acceso: 01/06/2012].

Organización Mundial de Turismo OMT (2006) **Tendencias de los mercados turísticos 2005: Panorama mundial y actualidad del turismo**. Madrid: OMT.

Paredes, Willington (2000) **Historia Económica del Ecuador**. Quito: Libresa.

Pena, José y Sánchez, José (2006) **Los fundamentos morales de la economía: una relectura del problema de Adam Smith**. Coruña: Universidad de A Coruña.

Polanyi, Karl (1989) **La gran transformación: crítica al liberalismo económico**. Madrid: La piqueta. En: <http://es.scribd.com/luisdo/d/17012034-Polanyi-Karl-La-gran-transformacion-1944> [acceso: 24/04/2012].

Putnam, Robert D (1994). **Para que la democracia funcione**. Caracas: Galas.

Putnam, Robert D., Leonardi, Robert y Nanetti, Raffaella Y. (1994) **Para que la democracia funcione: Tradiciones cívicas en Italia**. Caracas: Galas.

RAE (2009) **Diccionario de la Lengua española**. En: <http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?LEMA=uva> [acceso: 16/04/2012].

Registro Oficial del Ecuador (2010) **Registro Oficial No. 179 del 26 de abril de 2010**. Quito: Registro Oficial.

Sach, Jeffrey y Larraín, Felipe (2002) **Macroeconomía de la economía internacional**. Buenos Aires: Prentice Hall.

SENPLADES, (2011) **Empresas Públicas de la función ejecutiva**. Quito: SENPLADES.

SENPLADES (2011) **Plan Nacional de Descentralización 2012-2015**. Quito: SENPLADES.

Schjtman, Alexander y Berdegué, Julio (2004) **Desarrollo territorial rural**. Santiago de Chile: RIMISP.

Sepúlveda, S., Rodríguez, S., Echeverri R., y Portilla., M. (2003) **El enfoque territorial del desarrollo rural**. San José: ICCA.

Skocpol, Theda (2007). **El Estado regresa al primer plano: Estrategias de análisis en la investigación actual: Proyecto de modernización del Estado. Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación**. Buenos Aires: ILDES.

Solíz, Doris y Hernández, Virgilio (2010). **Alcances del COOTAD** Quito: Ministerio de Coordinación de la Política y Gobiernos Autónomos Descentralizados.

Stiglitz, Joseph (2000) **Intervención del estado en la economía**. Barcelona: Antoni Bosch.

Uggen, David (2002) **The Building of Mexico's Railways and Hispanic American Historical since 1952** Michigan: UPM Historic Department.

Vargas Forero, Gonzalo (2002) **Hacia una teoría del Capital Social**. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Vásquez Barquero, Antonio (2000) **Desarrollo económico local y descentralización fiscal: la política de desarrollo económico local**. Santiago de Chile: CEPAL/GTZ.

Vásquez Barquero, Antonio (2000) **La política de desarrollo económico local**. Madrid: Universitas Forum.

## **Anexo No. 1**

### **Modelo de entrevista realizada a los principales líderes de las asociaciones involucradas en los emprendimientos turísticos y a los coordinadores de FEEP en la estación El Boliche**

El propósito de esta entrevista es tratar de recoger todos los criterios, las vivencias y las reflexiones que tiene usted como líder de la asociación para así recopilar la información más relevante para esta investigación.

#### **Guía de preguntas:**

- ¿Cómo y cuándo se fundó la asociación de vendedoras del Valle del Sumfo/Boliche Tours, cuánto tiempo lleva usted como líder (presidenta/presidente) de la asociación y cuántas personas la conforman? ¿Son todos de San Bartolomé de Romerillos?
- ¿Cómo asociación, (o individualmente de ser el caso) a qué se dedican en la actualidad? ¿A qué se dedicaban antes (cuáles eran y son sus actividades económicas principales)? ¿Cómo se organizan, cómo administran sus fondos? ¿Cómo funciona el convenio que tienen con FEEP?
- Desde una perspectiva general, las personas de la Asociación tienen también un empleo alternativo? ¿A qué se dedican? Crees usted que con ingresos producto de su actividad en la cafetería son suficientes para sus gastos como familia o necesariamente tienen que recurrir a su otra actividad alternativa?
- ¿Qué es para usted el ferrocarril? ¿Desde su perspectiva, cómo beneficia la rehabilitación de esta estación del tren en El Boliche? Durante el tiempo que no se ofrecían rutas hacia el Boliche, a qué se dedicaba usted (o cómo asociación)? ¿Cree usted que es mayoritario el número de personas que visitan el parque en tren o a través de un vehículo particular?
- Para usted, como habitante de la comunidad de San Bartolomé de Romerillos, cuál ha sido el efecto de que algunos miembros de su comunidad trabajen aquí en la cafetería de ser el caso, o en otro producto turístico que se ofrece aquí en El Boliche?
- A más de usted y de quienes trabajan aquí en la estación, ¿A qué se dedica la comunidad de San Bartolomé de Romerillos? ¿Que realizan los hombres? ¿Qué realizan las mujeres? ¿Cuáles son sus principales actividades económicas? ¿Cómo está la situación de los servicios básicos, tienen luz eléctrica, agua?
- Desde su percepción, ¿cuál es el nivel de educación que tiene la comunidad (Primaria, secundaria)? ¿Existen escuelas en la comunidad, colegios?

## Anexo No. 2

### Encuesta de análisis cualitativo y cuantitativo a las y los involucrados en los emprendimientos de la Estación del tren El Boliche

**Introducción:** el objetivo de la siguiente encuesta es conocer los datos relacionados a la actividad económica que realizan los involucrados en los emprendimientos de la Estación del tren El Boliche, así como información relevante en cuanto a características socioeconómicas de la comunidad San Bartolomé de Romerillos de la parroquia San Juan de Pastocalle. La información proporcionada en esta encuesta tendrá carácter confidencial y será utilizada única y exclusivamente con fines académicos. Por la importancia de la información obtenida y por la calidad de la misma, la investigadora guiará el desarrollo de toda la encuesta, gracias por la colaboración.

Datos informativos			
1.	Nombre:		
2.	Actividad a la que pertenece:	Asociación de vendedoras del Valle del Sumfo	
		Operadora turística comunitaria Boliche tours	
		Otra	
		Describa cuál?	
3.	Edad:		
4.	Dirección:		
Datos del hogar			
5.	Número de miembros del hogar:		
6.	Cuántos de los miembros del hogar estudian:		
7.	Indicar el Nivel de escolaridad de la madre:	Ninguno	
		Primaria	

		Secundaria	
		Universidad	
8.	Indicar el Nivel de escolaridad del padre:	Ninguno	
		Primaria	
		Secundaria	
		Universidad	
9.	Indicar con números en el casillero correspondiente, el nivel de escolaridad que tienen las hijas o hijos:	Ninguno	
		Primaria	
		Secundaria	
		Universidad	
<b>Datos relevantes a la comunidad</b>			
10.	Según su criterio, cuál es su percepción sobre el nivel de delincuencia en la comunidad:	Alto	
		Medio	
		Bajo	
11.	Considera usted que ha raíz de los emprendimientos realizados en la estación El Boliche, el nivel de delincuencia:	Disminuyó	
		Aumentó	
		Sigue igual	
12.	Indicar si existen las siguientes condiciones de servicios básicos en la comunidad:	Agua	
		Luz	
		Alcantarillado	
		Recolección de Basura	
13.	Existe organización en la comunidad para la recolección de basura?	Si	
		No	
14.	De ser sí la respuesta anterior, cómo se organizan?		
15.	Según su criterio, existe migración de las personas de la comunidad?	Si	
		No	
16.	De ser sí la respuesta anterior, qué tipo de migración	Interno	



	existe?	Externo	
17.	De ser sí la respuesta 15, desde su percepción que nivel de migración existe?	Bajo (hasta 5% de la comunidad)	
		Medio (entre 6% y 10% de la comunidad)	
		Alto (mayor a 10% de la comunidad)	
Detalle de ingresos y gastos			
	Ingresos por la actividad económica actual (2011)		
18.	Emprendimiento (Cómo recibe sus ingresos)	diario	
		semanal	
		mensual	
19.	Otras actividades (Cómo recibe sus ingresos)	diario	
		semanal	
		mensual	
20.	<b>TOTAL INGRESO MENSUAL</b>		
21.	Desde su punto de vista, qué actividad económica, dentro de los emprendimientos, es la que genera más ingresos?	Gastronomía	
		Artesanías	
		Bailes folklóricos	
		Turismo de montaña	
		Hospedaje	
		Otro Cual?	
	Ingresos por la actividad económica anterior(2009-2010)		
22.	Qué actividad económica realizaba antes de estar involucrado con los emprendimientos de la Estación El Boliche?		
23.	Percibía ingresos por realizar dicha actividad?	Si	

		No	
24.	De ser sí la respuesta anterior, cómo recibía sus ingresos?	diario	
		semanal	
		mensual	
25.	De ser si en la pregunta 23 , cuánto estima usted que era el total de su ingreso mensual?		
<i>Principales gastos(2011)</i>			
26.	En cuánto estima usted el monto total de gastos mensuales del hogar?		
27.	Del 1 al 5, siendo 1 el de mayor importancia y 5 el de menor importancia, enumere los rubros principales de gasto al que destina su dinero:	Vivienda	
		Educación	
		Salud	
		Alimentación	
		Crédito	
		Otro	
<i>Principales gastos (2010-2011)</i>			
28.	En cuánto estima usted que fue el monto total de gastos mensuales del hogar?		
29.	Del 1 al 5, siendo 1 el de mayor importancia y 5 el de menor importancia, enumere los rubros principales de gasto al que destinó su dinero:	Vivienda	
		Educación	
		Salud	
		Alimentación	
		Crédito	
		Otro	
<b>Percepción del nivel de vida</b>			
30.	Con los ingresos mensuales de la familia, tomando en cuenta el trabajo en los emprendimientos de la estación El Boliche, estima usted que es suficiente para comprar todo lo que requiere el hogar?	Si	
		No	

31.	En el caso de haber respondido no en la pregunta anterior, cuáles son los bienes o servicios que no alcanza a adquirir para el hogar?		
32.	En el último año, los ingresos mensuales del hogar, mejoraron?	Si	
		No	
33.	En cuánto estima usted el monto mínimo mensual que necesita la familia para vivir?		
34.	Con la actual situación económica del hogar:	logran ahorrar dinero	
		apenas logra equilibrar ingresos y egresos	
		se ven obligados a endeudarse	
		reinverten el dinero en otras actividades	
35.	Han recibido algún tipo de capacitación por parte de alguna entidad pública o privada ?	Si	
		No	
36.	En el caso de haber respondido si en la pregunta anterior, cuáles instituciones han brindado la capacitación?		
37.	En el caso de ser si la pregunta anterior, en qué temas han recibido capacitación?	Turismo	
		Atención al cliente	
		Asociatividad	
		Otros Cual?	
38.	Han culminado los siguientes niveles de Gobierno su último período?	Gobierno Central	
		Gobierno Parroquial	
39.	Considera usted que hay un ambiente político estable en:	Nivel Nacional	
		Nivel Parroquial	
40.	Han Existido políticas públicas que favorezcan al turismo rural comunitario durante este período del Gobierno?	Gobierno Nacional	
		Gobierno Parroquial	
41.	Ha habido desastres naturales en la zona?	Si	

		No	
42.	En el caso de ser si la pregunta anterior, hace cuanto ocurrió?		
43.	Esta organizada para responder a los desastres naturales?	Si	
		No	
44.	En el caso de ser si la pregunta anterior, cómo esta organizada?		
	<b>Impacto de los emprendimientos realizados en la Estación El Boliche</b>		
	Considera usted que el emprendimiento que realizan en la Estación El Boliche, ha tenido un buen efecto en:		
45.	Las relaciones comunitarias de la zona?	Si	
		No	
46.	Ha fomentado la conciencia social?	Si	
		No	
47.	Ha incrementado o fortalecido la valoración de su cultura e identidad?	Si	
		No	
48.	Ha mejorado la asociatividad entre los involucrados y la comunidad en general	Si	
		No	
49.	En un rango del 1 al 5, siendo 1 el más importante y 5 el menos importante, qué nivel de importancia considera usted como los principales impactos de los emprendimientos realizados en la Estación El Boliche	Fuente de empleo alternativa	
		Ingreso familiar	
		Valoración de su cultura identidad	
		Asociatividad en la comunidad	
		Otros	
50.	En el caso de ser otros, cuáles?		
51.	La asociación en sí se acoge algún tipo de pago de impuestos del SRI?	Si	
		No	
52.	En el caso de ser si, cuál sistema es? Como lo hacen?		

53.	Qué opinión tiene usted sobre la actividad turística?	
54.	Desde su percepción, qué cambios observa en la comunidad que han sido fruto de la actividad turística reactivada?	
55.	Cómo se sienten las mujeres participando en la actividad turística?	
56.	Qué significa para usted el tren?	

## Anexo No. 3

### Avance de la restructuración del Corredor Turístico Ferroviario

				Metas					
	TRAMO	km	ponderado	2009	2010	2011	2012	Total %	avance rehabilitación CTF
	DURAN - YAGUACHI	21,2	4%		4,4%			100,0%	4,4%
T1	YAGUACHI - BUCAY	66,2	14%			7,9%	5,9%	0,0%	0,0%
	YAGUACHI - BUCAY								
	Indicador de avance mensual								
	BUCAY - SIBAMBE	43,3	9%				9,0%	0,0%	
	SIBAMBE - ALAUSI	11,8	2%			2,5%		100,0%	2,5%
	ALAUSI - PALMIRA	23,5	5%				5,0%	0,0%	
T2	PALMIRA - COLTA	39,6	8%				8,0%	0,0%	
	COLTA - RIOBAMBA	24,9	5%			5,2%		0,0%	0,0%
	PALMIRA - RIOBAMBA								
	Indicador de avance mensual								
T3	RIOBAMBA - URBINA	31,3	7%			6,5%		0,0%	0,0%
	URBINA - AMBATO	43,1	9%				9,0%	0,0%	
	RIOBAMBA - AMBATO								
	Indicador de avance mensual								
T4	AMBATO - LATACUNGA	44	9%			8,9%	0,0%	0,0%	0,0%
	AMBATO - LATACUNGA								
	Indicador de avance mensual								
	LATACUNGA - QUITO	97,9	20%	20,4%				100,0%	20,4%
	IBARRA - SALINAS	33,1	7%			6,9%		70,0%	4,8%
479,9				100%	20%	4%	21%	37%	
Meta de Rehabilitación del CTF						38%			

## Anexo No. 4

### Mapa de la Parroquia San Juan de Pastocalle

